



Le tunnel, ainsi que la 2e voie CFF, devrait prendre place à la sortie de Tolochenaz et «grimper» dans les vignes et les champs (à droite sur l'image) pour passer au-dessus de Saint-Prex et rejoindre Étoy en direction de Perroy. DR

# Le message inquiétant envoyé au rail romand par Berne

**Infrastructures** Le Conseil fédéral met en consultation les projets de développement ferroviaire jusqu'en 2045. L'axe Est-Ouest entre Genève et Berne est le parent pauvre.

**Renaud Bournoud**

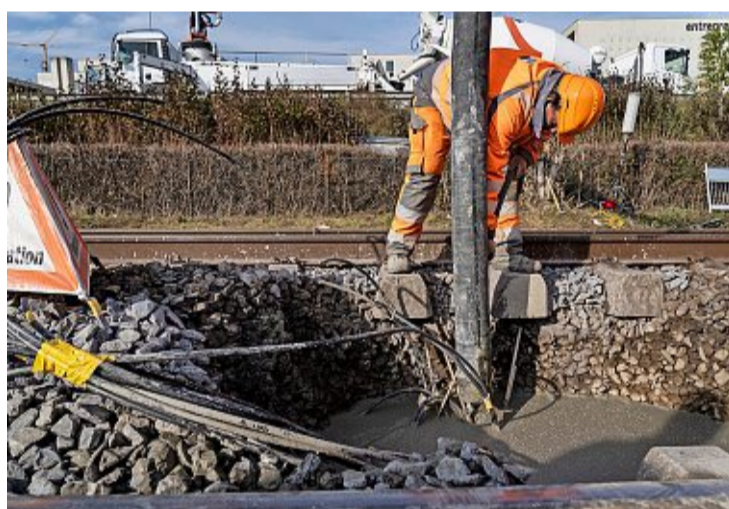
Le projet de «message 2027» du Conseil fédéral sur Transports'45 était très attendu. Vendredi, la mise en consultation de la liste des projets ferroviaires prioritaires à réaliser d'ici à 2045 fait l'impasse sur la ligne Lausanne-Berne. Le tunnel Morges-Perroy se fait doubler par la gare de passage de Lucerne et le tunnel du Grimsel.

Cette liste s'inspire du rapport du professeur Weidmann, mandaté par la Confédération pour l'aider à prioriser les chantiers. Les principaux nominés sont la quatrième voie à Zurich Stadelhofen, le tunnel de base du Zimmerberg II, la ligne directe Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds et l'extension des gares de Genève Cornavin et de Bâle CFF. Côté régional, l'Aigle-Leysin et le LEB figurent aussi dans le message. En revanche, le projet d'une halte CFF à Yverdon-Y Parc est jeté à la poubelle.

«La Suisse romande n'est pas près de combler son retard en matière d'investissements ferroviaires», résume la conseillère nationale Brenda Tuosto (PS). Membre de la Commission des transports, elle ajoute: «Maintenant que le message est mis en consultation, il va falloir trouver des alliances au parlement pour essayer de le modifier.»

**«Nada» pour Lausanne-Berne**

Dans un système qui met les régions en concurrence pour le financement du développement ferroviaire, cela n'augure rien de bon. La variante retenue par le Conseil fédéral s'élève à 24 milliards pour les vingt prochaines années. Cette enveloppe est conditionnée au prolongement du pour mille de la TVA destiné au Fonds d'infrastructure



L'idée d'un tunnel entre Morges et Perroy s'est imposée après l'affaire du «trou de Tolochenaz», qui avait paralysé le trafic entre Lausanne et Genève en 2021, mettant en lumière l'absence d'alternative en cas de panne.

**«La Suisse romande n'est pas près de combler son retard en matière d'investissements ferroviaires. Maintenant que le message est mis en consultation, il va falloir trouver des alliances au parlement pour essayer de le modifier.»**

**Brenda Tuosto**  
Conseillère nationale socialiste.

ture ferroviaire, dont l'échéance est fixée à 2030.

«Ce message manque d'ambition, il n'est pas à la hauteur des enjeux du moment, réagit la conseillère d'État vaudoise Nuria Gorrite. Le Conseil fédéral n'a pas saisi l'occasion pour répondre aux craintes sur le manque d'accompagnement de la croissance démographique qui se sont exprimées, notamment lors de la campagne sur l'initiative contre une Suisse à 10 millions.»

La Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO) et l'association OuestRail s'inquiètent du danger de décrochage ferroviaire qui guette la Suisse romande: «Les signaux d'alerte actuels sont clairs. Outre l'augmentation de 10 minutes du temps de trajet Genève - Berne sur les deux dernières décennies, on constate une dégradation structurelle de l'axe Est-Ouest.»

Le peuple Suisse a voté par deux fois la réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne. Actuellement, il faut

compter au minimum 69 minutes (+3 minutes avec l'horaire 2025). «Il n'y a rien, nada, pour cette ligne dans le message du Conseil fédéral, déplore Nuria Gorrite. Le risque de décrochage avec le nœud ferroviaire de Berne est réel». D'autant plus qu'à l'horizon 2035, il est prévu d'introduire la cadence au quart d'heure entre Berne et Zurich. Alors que l'offre 2035 va encore se détériorer en Suisse romande.

**Morges-Perroy dans le message 2031**

Le tunnel Morges-Perroy, premier jalon de la nouvelle ligne Lausanne-Genève, est, lui, prévu dans message... 2031. «C'est quand même positif, il y a un engagement du Conseil fédéral», relève la conseillère d'État vaudoise.

Les Chambres fédérales ont déjà approuvé ce tunnel, mais il se fait passer devant par «deux nouveaux projets d'envergure»: la première étape de la gare de passage de Lucerne et le tunnel du Grimsel.

Le Conseil fédéral prend désormais en considération l'avancement des études. «L'Office fédéral des transports a attendu une année avant de lancer les études pour le tunnel Morges-Perroy», rappelle Nuria Gorrite. «Il faudra quand même se poser la question pourquoi les projets en Suisse romande prennent toujours du retard», note Brenda Tuosto.

Le Message 2031 devrait également réserver une bonne place à deux autres projets très onéreux, celui d'une ligne transversale entre deux gares à Bâle et la deuxième étape de la gare de Lucerne. «Or, le Fonds d'infrastructure ferroviaire est à sec, s'inquiète Nuria Gorrite. Ce n'est pas de nature à nous rassurer.»

## Quelles répercussions du futur tunnel Morges-Perroy pour les communes?

Stop ou encore, c'est un peu le destin du tunnel ferroviaire projeté entre Morges et Perroy, tantôt chantier du siècle prioritaire, tantôt à affiner comme vient de le confirmer vendredi le Conseil fédéral, qui l'inclut toujours dans ses priorités à partir de 2031, mais relève des «incertitudes».

On ne sait pas vraiment s'il s'agissait d'un coup de pression mis sur Berne et Albert Rösti, mais le Canton de Vaud a dévoilé cette semaine, sans crier gare, le tracé retenu et implicitement le sort des communes affectées le long des 9 kilomètres censés faire oublier le trou de Tolochenaz.

Un itinéraire que «24 heures» avait déjà révélé en janvier 2024 et qui est aujourd'hui confirmé dans les grandes lignes. À l'époque, les autorités locales n'avaient pas masqué leurs inquiétudes et une pointe d'agacement au sujet de la communication.

**Un plan B stratégique**

Rappelons que la mesure faisait partie de la stratégie «Perspective RAIL 2050» du Conseil fédéral, lequel doit distribuer des milliards dans toute le pays pour des mesures que chacun juge prioritaire dans sa région.

S'il vient d'être défini par le gouvernement comme priorité du «message de 2031», c'est que le tube entre Morges et Perroy «est incontesté et sa réalisation se poursuivra sans changement», assure le Département fédéral des transports. «Cependant, de nombreuses questions juridiques et techniques doivent être clarifiées, alors que les coûts dépasseront de loin les moyens alloués par le parlement».

«C'est un message clair et fort de la part d'Albert Rösti, qui confirme ce point de départ de 2031, se félicite Nuria Gorrite, conseillère d'État. Mais le fait que le tunnel du Grimsel et la gare de Lucerne ont été retenus dès 2027 font que la bataille financière sera rude pour obtenir les fonds. Mais nous défendrons nos intérêts lors de la consultation».

Vaud n'entend d'ailleurs pas attendre pour être proactif sur ce dossier complexe, raison de son communiqué publié cette semaine. «Comme il s'agit d'un des plus grands projets ferroviaires de ces prochaines décennies, il est important de matérialiser son périmètre

de réalisation, ce qui représente une étape importante et symbolique des études d'avant-projet», explique Charles Super, du Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH).

Dans le détail, la carte montre le tracé de Morges à Perroy, avec la partie en tunnel. «Entre Morges et Tolochenaz, le nouveau tronçon sera en surface à côté de l'actuelle ligne pour des raisons de technique ferroviaire. Mais il est souhaitable que les deux voies actuelles et les deux nouvelles soient séparées par un mur pour assurer la redondance dès la sortie de la gare de Morges.»

**Explications attendues**

Premier concerné, le village d'Étoy, dont le syndic navigue à vue pour le moment: «Les questions liées à l'emplacement, la profondeur et la problématique générale sont autant de points d'interrogation, réagit avec calme José Manuel Fernandez. Il y a encore bien du travail avant de savoir comment les choses vont se dérouler, avec la validation du tracé et, notamment, des études sur l'hydrologie et la géologie.»

Même son de cloche du côté de Tolochenaz. «L'impact sur une partie du quartier en bordure de la voie de chemin de fer sera important. Ce n'est pas plaisant en tant que tel, mais c'est pour le bien des infrastructures de notre région», relève le syndic, Andreas Sutter.

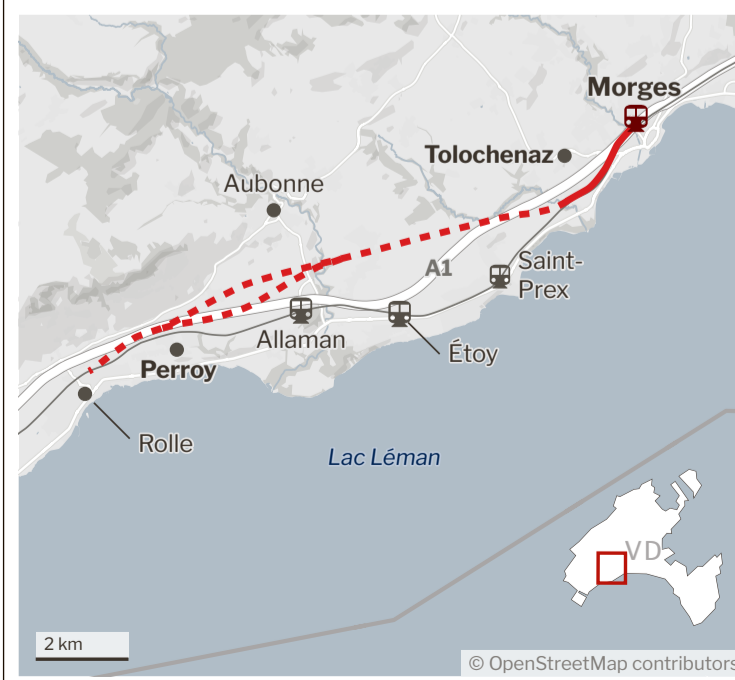
Tous deux soulignent tant la nécessité de la réalisation que la patience qu'elle nécessite. «Quand nous aurons le tracé réel, nous regarderons les conséquences qu'il aura sur Étoy, sur nos nappes ou ce qui est en dessous du village. Ce sont des choses qui vont venir avec l'avancement du projet», tempore son syndic. «Les détails ne sont pas stabilisés, ça peut encore beaucoup changer, complète son homologue de Tolochenaz. Mais les CFF nous informent sur les projets et nous écoutent!»

À noter qu'il reste encore deux variantes pour le raccordement à Perroy entre le tunnel et la ligne actuelle, un point qui sera expliqué aux communes riveraines lors d'une séance d'information en septembre.

**Maxime Rutschmann**  
**Sarah Rempe**

## Le tracé de la future double voie ferroviaire entre Morges et Perroy

— Double voie en surface    - - - Tunnel (avec deux variantes)



Carte: I. Caudullo; Source: Etat de Vaud