



Projets de construction

Nouvelle double voie Morges–Perroy : les CFF et l’OFT arrêtent le tracé de référence

Le tracé de référence de la nouvelle double voie entre Morges et Perroy proposé par les CFF en leur qualité de maître d’ouvrage a été validé par l’Office fédéral des transports (OFT). Ce jalon permet de franchir une nouvelle étape dans la planification de ce projet stratégique qui vise à renforcer durablement les performances du trafic ferroviaire sur l’axe Lausanne–Genève et répondre aux besoins de mobilité sur l’Arc lémanique.

Dimitri Vetsel (Texte), SBB (Photos)

Publié le 30.06.2026

A la suite du mandat confié par l’OFT en septembre 2024, les CFF ont analysé une trentaine de variantes et identifié un tracé de référence pour la poursuite de l’avant-projet en vue de la construction de la nouvelle ligne Morges–Perroy. Le choix de ce tracé a été validé par l’OFT ce jeudi 25 juin 2026. Cette décision constitue une étape déterminante dans le développement de cette infrastructure ferroviaire.

Le projet prévoit la création d’une nouvelle double voie d’environ 13 kilomètres entre Morges et Perroy avec:

- une section à l'air libre d'environ 2 kilomètres au départ de la gare de Morges en direction de Genève jusqu'au Boiron;
- un tunnel d'environ 10 kilomètres depuis la zone du Boiron jusqu'au lieu-dit du Chêne, à Perroy;
- une section à l'air libre d'environ 1 kilomètre à Perroy.

Les voies actuelles seront adaptées à Morges et à Perroy afin d'assurer une intégration optimale de la nouvelle infrastructure au réseau existant.

Limiter l'impact sur le bâti environnant

Le tracé retenu est le fruit d'un important travail d'analyse mené sur une trentaine de variantes. Ce tracé présente deux avantages majeurs. Il permet tout d'abord de limiter l'impact sur les zones habitées, les terres agricoles et le bâti environnants. Le tunnel couvre en effet environ 75% du tracé et ses accès sont situés dans des lieux éloignés des concentrations urbaines. Enfin, il offre les meilleures conditions pour maintenir l'exploitation de la ligne actuelle durant la phase travaux sur un des axes les plus fréquentés du pays.

Le premier maillon d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève

Cette nouvelle double voie représente une avancée essentielle pour l'avenir de la mobilité en Suisse romande. Elle est appelée à jouer un rôle central dans l'évolution du réseau et de l'offre ferroviaire dans cette partie du pays, tout en renforçant la fonction stratégique de l'axe Est-Ouest au sein du réseau national.

Elle constitue en outre la première étape concrète vers la création d'une ligne ferroviaire séparée de celle existant entre Lausanne et Genève et apporte une première forme de redondance sur un corridor aujourd'hui fortement sollicité. Ainsi, cet aménagement contribuera aussi à mieux faire face aux incidents ou interruptions susceptibles d'affecter la ligne historique et à assurer l'entretien en réduisant les impacts sur l'offre existante.

Une amélioration de l'offre en Suisse romande

La nouvelle voie Morges-Perroy est un des éléments nécessaires pour pouvoir poursuivre le renforcement progressif de l'offre sur l'axe Genève-Lausanne. Elle permettra des bénéfices significatifs pour la clientèle avec:

- une cadence des RegioExpress et InterCity Genève–Lausanne au ¼ d’heure (contre ½ heure aujourd’hui).
- une cadence à la ½ heure systématisée dans toutes les gares du RER Vaud Lausanne–Morges–Allaman.
- une capacité du transport de marchandises améliorée sur l’axe Lausanne–Genève.

A noter que ces améliorations d’offre sont également tributaires d’autres projets d’augmentation de la capacité sur l’axe (notamment la transformation et la modernisation des gares de Genève et de Morges).

Poursuivre le travail en vue de l’enquête publique

Le choix du tracé de référence est une étape intermédiaire mais importante de la phase d’avant-projet. Les prochaines années seront consacrées à affiner le tracé, définir les méthodes de construction, poursuivre les études environnementales, consolider les coûts et élaborer les plans détaillés. Les procédures d’autorisation, de mise à l’enquête publique et de consultation permettront également d’associer les communes concernées, les partenaires institutionnels et toutes les parties prenantes.

Le projet Morges–Perroy se déroule selon le calendrier prévu jusqu’ici. La phase d’avant-projet en cours va se poursuivre jusqu’en 2029, tandis que la mise à l’enquête publique est attendue en 2033. La mise en service du nouvel ouvrage est envisagée à ce stade au plus tôt à l’horizon 2043.

Dans son projet Transports’45 mis en consultation le 19 juin 2026, le Conseil fédéral confirme que cette nouvelle double voie est un projet stratégique incontesté. Sa réalisation doit donc se poursuivre sans changement ces prochaines années. Vu que diverses questions doivent encore être affinées, en particulier l’estimation des coûts, le Conseil fédéral propose de déterminer le montant définitif du crédit nécessaire dans le cadre du message 2031 de développement de l’infrastructure ferroviaire. Le Parlement se prononcera sur cette proposition probablement l’an prochain.



Schéma du tracé de la nouvelle double voie entre Morges et Perroy (tracé de référence approuvé le 25 juin 2026)