canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication
Secrétariat général (SG-DETEC)
Affaires directoriales
Kochergasse 10
3003 Berne

Envoi par courriel (Word et PDF) à :
konsultationen@bav.admin.ch

Réf. : 26_COU_5549

Lausanne, le 30 septembre 2026

Projet visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale : « Transports '45 »

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'État vous remercie de l'avoir consulté sur le paquet « Transports '45 ». S'il salue le travail accompli, il constate que le résultat ne reflète pas la vision multimodale et pragmatique visée par cette démarche. Il regrette que ce projet remette en cause plus d'une décennie de planification en modifiant les principes utilisés jusqu'à présent dans le processus PRODES. Enfin, il déplore que les projets retenus dans les prochains messages ferroviaires et routiers ne correspondent ni aux engagements et décisions antérieures de la Confédération ni aux besoins de mobilité des Vaudoises et Vaudois. N'étant pas opposé aux principes de « Transports '45 », le Conseil d'État ne rejette pas formellement le projet, mais il le juge à ce stade nettement insuffisant et pas assez ambitieux pour répondre aux besoins essentiels de mobilité des Vaudoises et des Vaudois ces prochaines décennies. Le Conseil d'État demande dès lors à la Confédération de retravailler le projet de message en tenant compte des demandes formulées dans la présente prise de position.

Premièrement, de manière générale, le Conseil d'Etat regrette que les efforts fournis en matière de planification soient remis en question par « Transports '45 ». Les projets relégués ou abandonnés ne le sont en effet ni sur la base d'une réévaluation individualisée de leur opportunité ou de leur rapport coûts-utilité, ni à la suite de nouvelles études démontrant qu'ils ne seraient plus nécessaires à la réalisation de l'offre et à la satisfaction des besoins identifiés. Le Gouvernement vaudois constate d'ailleurs que le Contrôle fédéral des finances (CDF) dans un récent audit regrette une absence de bases essentielles pour établir une priorisation compréhensible et solide des nouveaux aménagements.

À titre d'exemple, en ce qui concerne le ferroviaire, les travaux menés conjointement par la Confédération, les Cantons et les entreprises ferroviaires ont permis de développer un projet d'offre à l'horizon 2035, coordonné à l'échelle nationale. Les nouvelles

infrastructures en découlant ont été identifiées et le financement de certaines mesures, a déjà été adopté par les Chambres fédérales. C'est le cas notamment du tronçon Morges – Perroy, première étape de la nouvelle ligne Lausanne – Genève. En proposant aujourd'hui de revenir sur, ou de différer des mesures nécessaires à la concrétisation de l'offre 2035, « Transports '45 » rompt avec la continuité de cette planification et apparaît difficilement conciliable avec plusieurs des orientations stratégiques confirmées au niveau fédéral.

Ainsi, le rapport Weidmann a identifié le renforcement de l'axe ferroviaire Est–Ouest comme un enjeu stratégique et prioritaire. La Perspective RAIL 2050, approuvée par les Chambres fédérales en 2024, a fixé les orientations à long terme du développement ferroviaire, tandis que le Message 2023 a confirmé et complété le message 2020 concernant l'étape d'aménagement 2035. Ces orientations visent notamment à renforcer la place du rail dans le système de transport, en cohérence avec les objectifs climatiques et de développement territorial. Perspective RAIL 2050 met en particulier l'accent sur les déplacements de courte et moyenne distance, qui représentent une part importante de la mobilité, ainsi que sur une meilleure articulation entre développement de l'offre ferroviaire et urbanisation.

Deuxièmement, de manière plus détaillée, le Conseil d'Etat regrette que le texte soumis à consultation relègue au second plan, voire abandonne de nombreux projets indispensables au bon fonctionnement de la mobilité des Vaudoises et des Vaudois, alors que la Suisse occidentale bat des records de fréquentation dans les transports publics. Certaines lignes de cette région seront totalement saturées à l'horizon 2030, en particulier entre Genève-Aéroport, Lausanne, Aigle et Yverdon-les-Bains. Ces reports et abandons se font au profit notamment de la réalisation d'une gare souterraine à Lucerne et d'un tunnel destiné à une liaison ferroviaire touristique entre Innertkirchen (BE) et Oberwald (VS). S'il n'appartient pas au Conseil d'État de se prononcer sur la pertinence de prioriser certains dossiers, il s'étonne que cela se fasse au détriment de promesses validées depuis des années par la Confédération, comme la réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne et l'augmentation de la capacité entre Lausanne et Genève. Il est à noter qu'actuellement plus de 150 000 pendulaires empruntent quotidiennement les trains entre les capitales vaudoises et genevoises, alors que les promoteurs du tunnel du Grimsel tablent sur une fréquentation d'environ 1000 voyageurs par jour.

De surcroît, tous les projets d'extension autoroutière vaudois sont abandonnés, parfois au motif invoqué que cela serait dû aux développements ferroviaires correspondants sur ces axes. Si la coordination globale de la planification des infrastructures nationales doit être saluée, le décalage temporel de ces infrastructures ferroviaires prévu par le projet de message est problématique. D'autant plus que de nombreux chantiers validés depuis des années ne cessent de prendre du retard, comme la suppression du goulet d'étranglement de Crissier ou le doublement de la jonction de la Blécherette. Du côté des projets ferroviaires non concernés par Transports'45, les retards ne cessent de s'accumuler, donnant aux Vaudoises et aux Vaudois l'impression que le report de la modernisation de la gare de Lausanne est devenu la norme.

Au niveau des infrastructures autoroutières indispensables, le Conseil d'Etat rappelle son adhésion au projet de suppression du goulet d'étranglement autoroutier de Crissier (y compris les jonctions attenantes) qui n'est pas concerné par le projet de message en consultation et qui doit constituer une priorité, au même titre que le dédoublement de la

jonction de la Blécherette. Malgré le vote défavorable de novembre 2024, concernant l'élargissement des autoroutes. Le Conseil d'Etat estime que tout abandon de projets autoroutiers ne pourrait être envisagé et discuté qu'une fois de nouvelles infrastructures ferroviaires équivalentes mises en service. Dans l'attente de ces réalisations, il est indispensable de généraliser à très court terme l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence (dispositif RBAU) et de couvrir l'autoroute A1 dans le secteur de Morges, tout en s'engageant à augmenter rapidement la capacité du rail. En d'autres termes, le Conseil d'Etat attend la réalisation dans les plus brefs délais des projets ferroviaires cités ci-dessus. Face aux enjeux immédiats de mobilité, le Conseil d'Etat attend que l'activation des bandes d'arrêt d'urgence RBAU soit généralisée entre Lausanne, Genève, Aigle et Yverdon-les-Bains. En ce qui concerne le grand contournement de Morges, sa radiation ne pourrait être envisagée qu'une fois l'intégralité de la nouvelle ligne ferroviaire Lausanne-Genève soit mise en service. Avec plus de 250 000 pendulaires quotidiens entre les capitales vaudoises et genevoises, ni l'autoroute, ni le rail n'ont aujourd'hui la capacité de faire face à l'évolution démographique attendue dans la deuxième région économique du pays.

En ce qui concerne le ferroviaire, le Conseil d'Etat considère la nouvelle ligne Lausanne-Genève et la réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne comme étant indispensables et urgents. S'agissant du premier projet, la relégation du financement du tronçon Morges–Perroy est particulièrement inquiétante. Le Conseil d'Etat insiste sur le fait que cette première étape de la nouvelle ligne Lausanne–Genève doit demeurer prioritaire. Une part de son financement doit d'ailleurs être garanti afin de permettre aux CFF d'entamer, dès 2030, les travaux à la sortie de la gare de Morges, conformément à leur planification. Sur le deuxième projet, à savoir l'axe Berne – Lausanne – Genève, le Conseil d'Etat attend du DETEC qu'il alloue aussi des crédits d'études suffisants. Enfin, le Conseil d'Etat rappelle que ces dernières années, la Confédération a déjà financé de nombreuses études entre Berne et Genève, exprimant ainsi aussi sa volonté de développer cet axe ferroviaire majeur pour notre pays.

S'agissant finalement des projets d'agglomération, le Conseil d'Etat estime incompréhensible l'abandon de la nouvelle halte d'Yverdon – Y Parc. Ce projet ferroviaire, de dimension modeste, constitue néanmoins une mesure structurante du projet d'agglomération AggloY, dont découlent notamment deux mesures infrastructurelles qui y sont liées (interface de la halte et réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie). Le Conseil d'État relève en outre que la réalisation de cette halte figurait parmi les mesures de compensation liées aux horaires 2025, négociées entre la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) et les CFF. Il demande dès lors que la nouvelle halte d'Yverdon – Y Parc soit réalisée selon le calendrier initialement prévu et que le cofinancement fédéral des deux mesures connexes d'AggloY soient également garanti selon le calendrier préalablement établi.

Au vu de l'impact sur plus de 200 000 d'usagers quotidiens, le Conseil d'Etat demande donc que les projets ferroviaires favorisant le développement de l'offre tels que notamment Morges – Perroy, les aménagements dans les gares de Vevey et d'Aigle, les mesures en faveur du trafic marchandises à St-Triphon et la halte régionale Yverdon-Y Parc demeurent inscrits dans l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (art. 1, al. 2) et que des montants soient réservés dans l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (art. 1). Il demande

également que les études pour les tronçons Perroy – Vengeron et Romont – Fribourg puissent se poursuivre dès que possible.

Troisièmement, s'agissant de la modification proposée de la Loi sur les chemins de fer (LCdF), liant l'inscription d'une mesure d'importance stratégique dans une étape d'aménagement à un avant-projet, le Conseil d'Etat estime que la mesure réduira la capacité du Parlement et des Cantons à orienter stratégiquement le développement de l'offre et du réseau ferroviaire. L'existence d'un avant-projet doit constituer une garantie de maturité et de maîtrise des coûts, et non un critère de priorité. La sélection des projets doit continuer à reposer en premier lieu sur leur utilité pour le système ferroviaire, leur rapport coûts-utilité, leur contribution à la réduction des surcharges et leur intégration dans un projet d'offre cohérent, conformément aux principes de l'art. 48c LCdF. Le Conseil d'Etat rejette la modification de l'article 48c al.2bis ainsi que l'ajout de l'alinéa 4 à l'article 58 concernant la libération des moyens des mesures non stratégiques par le DETEC. À minima, une implication des Cantons dans les choix est nécessaire.

De manière générale, le Conseil d'Etat regrette la lenteur des procédures qui nuit particulièrement au développement du rail dans notre pays. Il apparaît aujourd'hui difficilement compréhensible que plusieurs projets de relativement faible ampleur, pourtant validés par les Chambres fédérales en 2019, n'aient pas atteint un degré de maturité suffisant pour être maintenus dans le programme « Transports '45 ». Le cas de la nouvelle halte d'Yverdon - Y Parc est à cet égard particulièrement révélateur : alors que les premières études ont été engagées dès 2015, sa suppression est aujourd'hui proposée notamment faute de disposer d'un avant-projet achevé. Une situation qui doit être mise en regard de l'évolution des normes et des directives de l'OFT et des gestionnaires d'infrastructure. Leur complexification contribue à alourdir les processus de planification, à multiplier les interfaces et les responsabilités et, in fine, à prolonger les phases d'études et de réalisation tout en augmentant les coûts des projets. Il apparaît dès lors paradoxal que le degré de maturité des projets devienne un critère déterminant de leur maintien dans la planification fédérale alors que les conditions mêmes de leur développement contribuent à en ralentir l'avancement.

Quatrièmement, concernant l'Arrêté fédéral relatif au financement à long terme d'une infrastructure ferroviaire performante, visant une augmentation à 0,2 point l'apport de la TVA au FIF sous réserve d'une approbation par le Peuple, le Conseil d'Etat peut le soutenir sous réserve que les projets structurants dans le canton de Vaud soient retenus et réalisés. Il suggère également au Conseil fédéral d'étudier une réduction du remboursement annuel des NLFA par le FIF, permettant de dégager des ressources supplémentaires pour financer les projets de développement structurants, en particulier pour les mesures de l'axe Est-Ouest.

S'agissant du développement du trafic ferroviaire international au départ de la Suisse occidentale, le gouvernement s'étonne qu'il ne fasse pas l'objet d'une attention particulière, alors qu'il constitue la seule alternative efficace aux vols de courte et moyenne distance en Europe, mais aussi parce qu'il représente de vraies opportunités économiques. Il souhaite que des études soient menées afin d'augmenter la capacité sur l'axe du Simplon et de permettre notamment l'offre d'un sillon indépendant par heure pour les trains internationaux. En direction de la France, une réflexion doit être menée afin d'assurer des liaisons fréquentes entre les nœuds ferroviaires de Lausanne et de Lyon, permettant de raccorder efficacement la Suisse au réseau européen à grande vitesse, en

direction du sud de la France et de la péninsule Ibérique. Par ailleurs, le Conseil d'État rappelle son attachement aux dessertes TGV via Vallorbe et le Jura, qui pourraient être facilement développées, en particulier vers le nord de la France et la Belgique, sans nécessiter d'infrastructures coûteuses.

Au regard des éléments qui précèdent, le Conseil d'État demande que les projets et mesures ci-dessous soient maintenus, réintégrés ou sécurisés dans les arrêtés fédéraux concernés. Les demandes sont regroupées en trois volets : les projets ferroviaires prioritaires à réintégrer et à financer, les projets ferroviaires à maintenir et à sécuriser pour le développement de l'offre et les demandes relatives aux routes nationales.

1. Projets ferroviaires prioritaires à réintégrer et à financer

Le Conseil d'Etat demande que les objets suivants soient réintégrés dans l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire à l'article 1, alinéa 2 et que des montants soient réservés dans l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire à l'article 1 :

Tronçon Morges – Perroy (500 MCHF) : Réintégration du financement pour la finalisation des études visant à disposer d'un avant-projet finalisé en 2029 et incluant une première étape de travaux préparatoires dès 2030. Pour rappel, dès 2014, les Cantons de Suisse occidentale ont notamment porté comme mesure phare le doublement de la cadence des trains *InterCity* et *RegioExpress* entre Lausanne et Genève. Depuis cette date, les concepts d'offre ont été élaborés, puis les infrastructures nécessaires identifiées et approfondies avec l'OFT. Alors que la réalisation du tunnel Morges-Perroy a été inscrite dans le Message 2023 puis validée par le Parlement en 2024, la nécessité d'agir est aujourd'hui plus qu'avérée. Tout report est inacceptable. Aujourd'hui, plus de 150 000 voyageurs empruntent quotidiennement cette ligne et, selon les estimations des CFF, le seuil des 200 000 voyageurs devrait être franchi d'ici à 2035.

- Y-Parc (25.6 MCHF) : Réintégration du financement de la réalisation de la nouvelle halte, conformément aux planifications coordonnées avec le projet d'agglomération yverdonnoise. En effet, le site d'Y-Parc, reconnu comme site stratégique de développement d'activités (SSDA) par le Canton de Vaud, et sa halte ferroviaire figurent dans les mesures D11 et R12 du Plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur. Le PDCn, qui a été validé par la Confédération, lie à notre sens les Autorités fédérales, cantonales et communales dans la mise en œuvre de cette mesure. Nous estimons que la Confédération a pris un engagement vis-à-vis de la réalisation de cette halte. Son abandon, faiblement argumenté, n'est simplement pas admissible. Le Conseil d'Etat vous signale qu'aujourd'hui déjà, à une distance d'un kilomètre depuis la halte sont recensés 6'700 habitants et 5'700 emplois, soit un bassin de chalandise de 12'400 personnes.

- Les mesures nécessaires à la mise en œuvre de l'horaire 2035 (1'680 à 3'000 MCHF) : Le financement de ces mesures doit impérativement être prévu, sans conditionnement à une modification de la TVA. Le déploiement de ces mesures garantira le fonctionnement du système ferroviaire en attendant la réalisation des grandes infrastructures à l'horizon 2045. Il est difficile de distinguer ce qui est

actuellement inclus comme mesure dans le montant de 1'680 MCHF, des mesures déjà intégrées dans d'autres projets, totalisant les 3'000 MCHF évoqués globalement.

- Poursuite des études (200 MCHF) : Assurer des montants pour la poursuite des études avec la ferme intention de concrétiser des réalisations dans un prochain Message, pour :
  - Développer les infrastructures entre Lausanne et Berne (réduction à 61') ;
  - Poursuivre les études du nouveau tronçon de double-voie pour le tronçon Perroy – Vengeron ;
  - Analyser les compléments d'aménagements nécessaires à Genève-Aéroport (tiroir) ou encore le désenchevêtrement de Bussigny.

A cet effet, le Conseil d'Etat demande que la modification des Arrêtés fédéraux sur l'étape d'aménagement 2035 prévoie que les montants actuellement disponibles de 16'070 MCHF soient maintenus à 12'500 MCHF en vertu de l'article 1 alinéa 2, donc ne dépendant pas des résultats de la votation nécessaire pour la modification de la Constitution concernant l'apport au FIF par la TVA.

2. Projets ferroviaires à maintenir et à sécuriser pour le développement de l'offre

Au-delà des mesures précitées, le Conseil d'État demande que les autres projets ferroviaires vaudois nécessaires au développement de l'offre soient maintenus dans la planification fédérale et que la poursuite de leurs études, leur réalisation et leur financement soient sécurisés dans les arrêtés fédéraux correspondants. Il demande en particulier que les projets suivants soient maintenus ou réintégrés :

- Onnens-Bonvillars : Dans sa partie Rail (SIS), révisée en septembre 2025, la fiche d'objet concernant la région d'Yverdon-les-Bains (FO 7.3) traite notamment de la gare de formation fret à Onnens-Bonvillars. Il y est écrit que de nouvelles voies de formation avec une longueur de 750m y compris un débord sont à construire dans la région d'Yverdon-les-Bains. Lors des adaptations du SIS en 2021, la Confédération a fixé l'emplacement de la nouvelle installation à Onnens-Bonvillars. La fiche d'objet 7.3, adoptée par le Conseil fédéral le 26 janvier 2022, inscrit cette installation au niveau de coordination « coordination réglée ». La coordination territoriale nécessaire à sa réalisation a ainsi été menée à son terme et validée au niveau fédéral. Ces nouvelles installations conditionnent le développement économique du site d'activité « Arnon-Poissine » directement raccordé à la gare d'Onnens-Bonvillars. S'appuyant sur la capacité de réception des trains fret offerte par ces nouvelles installations, plusieurs industriels vaudois ont d'ores et déjà prévu de mettre en place des activités économiques organisées autour d'une desserte rail-route. L'abandon de cette installation, en complet désaccord avec les instruments fédéraux de planification du territoire, réduit l'attractivité du fret ferroviaire, ce qui est contraire aux objectifs de la stratégie cantonale du transport de marchandises, et occasionnera des coûts non-négligeables pour les entreprises engagées dans le développement économique de ce site. Le Conseil d'Etat demande donc que le financement de ces aménagements soit garanti.

- Gare CFF de Morges : Ce projet est d'une importance capitale en lien avec le projet de nouvelles voies entre Morges et Perroy et doit pouvoir être réalisé sans délai. Le Conseil d'Etat vaudois attend une confirmation qu'il est bien inclus dans l'Arrêté fédéral modifié sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (*art. 1, al. 2 let.g. Installations d'exploitation).*

- Gare CFF d'Allaman : Un projet de 4ème voie à quai provisoire pour exploiter la gare (présence simultanée de 2 trains du RER Vaud), en attendant la réalisation du tronçon Morges – Perroy doit être développé. Le financement de ce projet doit à notre sens trouver sa place dans l'Arrêté fédéral comportant les mesures complémentaires pour l'offre à l'horizon 2035.

- Gare CFF de Nyon : Les études pour disposer d'une gare à 4 voies, garantissant une évolutivité positive de l'offre ferroviaire, doivent pouvoir être poursuivies dans les meilleurs délais. Le Conseil d'Etat vaudois attend une confirmation que ce projet est bien compris dans l'Arrêté fédéral modifié sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (*art. 1, al. 2 let.g. Installations d'exploitation).*

- Gare CFF d'Aigle : Il faut que ce projet puisse être réalisé car cette gare est utile pour le développement du trafic international souhaité par les CFF (impliquant un dépassement RER par EC Genève – Milan, 7 fois par jour et par sens) et pour assurer son rôle de plaque tournante des transports ferroviaires dans le Chablais. Le Conseil d'Etat vaudois demande que ce projet soit déplacé dans l'Arrêté fédéral comportant les mesures complémentaires pour l'offre à l'horizon 2035.

- Gare de Vevey : Ce projet devra être relancé en fonction du concept d'offre retenu en 2045 pour les lignes du Plateau et du Simplon. Une séparation des trafics des lignes du Simplon et Vevey-Puidoux est nécessaire. Le financement de ce projet doit à notre sens trouver sa place dans l'Arrêté fédéral comportant les mesures complémentaires pour l'offre à l'horizon 2035.

- LEB – Cadence 10 minutes entre Lausanne et Echallens : Le Conseil d'Etat vaudois est satisfait que ce projet, essentiel au développement du Gros-de-Vaud soit soutenu, et souhaite que les prochaines phases d'études puissent être démarrées le plus vite possible.

- TPC (Aigle – Leysin) – Nouveau tracé dans Leysin et prolongement vers les remontées mécaniques : Le soutien de l'OFT à ce projet est apprécié, permettant d'améliorer le service sur cette ligne de montagne, offrant ainsi une vraie alternative à la voiture allant dans le sens du tourisme 4-Saisons et de la stratégie « Alpes Vaudoises ».

- TPC (Aigle – Ollon – Monthey) : La sécurisation du tronçon Collombey – Monthey doit pouvoir être achevée, malgré le décalage de calendrier lié aux surcoûts constatés. Le financement de ce projet doit rester dans l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (*art. 1, al. 2 et non 2bis*), afin de sécuriser sa réalisation.

- MOB – Nouvelle halte de Planchamp : Le Conseil d'Etat vaudois demande que ce projet soit poursuivi, car il répond à plusieurs objectifs : mise en conformité de haltes, amélioration de la robustesse d'exploitation de la ligne, compatibilité avec des développements d'offre ultérieurs (cadence 30 minutes Montreux – Les Avants) quelle que soit la structure du nœud de Zweisimmen, engagements ponctuels de renforts touristiques en cas de pointe de trafic de loisirs. Par ailleurs, le Conseil d'Etat vaudois est surpris de l'apparition très tardive de nouveaux critères nécessaires à la poursuite des études et attend que ce projet puisse poursuivi et que son financement soit réintégré dans les arrêtés fédéraux sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ou repris dans la prochaine convention de prestations MOB (2029-2032).

- YSC – Cadence renforcée entre Yverdon-les-Bains et Valeyres : Le Conseil d'Etat vaudois regrette l'abandon de ce projet qui s'inscrivait dans des développements urbains coordonnés dans le projet d'agglomération yverdonnoise. Il demande que ce projet soit repris dans l'Arrêté fédéral modifié sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (*art. 1, al. 2 let.b).*

- OC – Renforcement de l'offre entre Orbe et Chavornay et en direction de Lausanne : Le nouveau raccordement de Chavornay permettra la mise en place de liaisons directes vers Renens en 2027. En revanche, l'abandon du point de croisement des Granges (Orbe), ne permettra pas de renforcer davantage l'offre ferroviaire pour permettre des correspondances sur les RER à Chavornay. Une offre complémentaire en bus sera déployée en attendant. Le Conseil d'Etat vaudois demande que ce projet soit repris dans l'Arrêté fédéral modifié sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (*art.1 al .2 let.b).*

- CFF – PEL2 dans la Broye : La libération du gabarit pour les trains à deux étages entre Palézieux et Morat est nécessaire pour faire face à l'augmentation de la demande dans la Broye à l'horizon 2035 selon les prévisions des CFF. Il a été étudié dans le cadre du projet d'ébauche d'offre 2035, mis en veille pour le moment. Toutefois, le Conseil d'Etat porte à votre connaissance que les CFF et le Canton de Vaud sont sur le point de soumettre une demande d'approbation définitive à l'OFT pour l'acquisition et le financement de nouvelles rames à deux niveaux dont la livraison est prévue entre 2033 et 2037 (OITRV art. 36). Si le profil d'espace libre sera ouvert entre Palézieux et Payerne en 2028, des moyens financiers sont en revanche nécessaires pour la section Payerne – Morat.

3. Routes nationales

S'agissant des routes nationales, le Conseil d'État demande que les projets déjà validés et mis à l'enquête soient réalisés dans les meilleurs délais et maintenus dans transports 45.

À ce titre, le Conseil d'Etat demande la réalisation en priorité des projets autoroutiers suivants :

- Réalisation du dédoublement de la jonction de la Blécherette ;
- Suppression du goulet de Crissier, avec les jonctions qui lui sont liées ;

- Activation des bandes d'arrêt d'urgence entre les jonctions de Vennes et de Belmont, avec les élargissements des tunnels qui les accompagnent ;

Il constate en effet que depuis plusieurs décennies déjà, les autoroutes dans le secteur de l'agglomération Lausanne-Morges sont fortement perturbées par les surcharges de trafic, par des travaux d'entretien lourd qui, pour certains, auraient dû se faire en même temps que les projets autoroutiers en retard et qui, de ce fait, prolongent l'état de service dégradé des autoroutes sur le territoire vaudois.

- Grand contournement de Morges : le projet « Transports '45 » préconise son abandon et recommande sa radiation du réseau des routes nationales. Conscient de la difficulté que représente la mise en œuvre d'un tel contournement et des coûts qui lui seraient associés, le Conseil d'Etat ne peut cependant pas accepter sa radiation du réseau des routes nationales sans solution ferroviaire alternative clairement identifiée et financée. Par ailleurs, des mesures compensatoires devront être prévues à Morges, notamment la couverture complète de l'autoroute A1, une attention particulière portée aux jonctions autoroutières et à leurs incidences sur le réseau routier local, ainsi que la réalisation à court terme des nouvelles jonctions planifiées dans l'Ouest lausannois.

- Elargissement du réseau autoroutier dans le canton de Vaud : le Conseil d'Etat défend aujourd'hui une stratégie cantonale de mobilité multimodale à l'horizon 2050 qui, pour les liaisons régionales, prône le report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics principalement. Il défend également un Plan Climat dont le second volet est en cours de développement et dont les principes reposent sur la décarbonation de la mobilité et une claire intention de maîtriser le trafic individuel motorisé dans le canton.

Lorsque des problèmes sont déjà constatés ou attendus sur le réseau autoroutier aux horizons 2035 et 2045, des projets ferroviaires devraient être planifiés en parallèle sur les axes concernés et selon les mêmes horizons temporels. Or, le Conseil d'Etat constate que ce n'est pas le cas :

- Sur l'axe Lausanne-Genève : Le renforcement de l'offre ferroviaire avec la première étape Morges – Perroy est prioritaire. Malgré cela, la réalisation de ces infrastructures va prendre encore quelques années. En même temps, des problèmes de saturation existent depuis plusieurs décennies déjà sur cette autoroute, alors il est urgent de réaliser les augmentations de capacité (RBAU) sur l'autoroute.

- Sur l'axe Lausanne-Yverdon : Aucun projet de renforcement de l'offre ferroviaire ne figure dans le Projet « Transports '45 ». Or, les problèmes de saturation sur l'autoroute existent depuis plusieurs années et ont d'ores et déjà justifié l'activation des bandes d'arrêt d'urgence entre l'échangeur de Villars-Sainte-Croix et la jonction de Cossonay. Aujourd'hui, les problèmes de saturation sont observés en amont de la jonction de Cossonay. L'étude préliminaire menée par l'OFROU en 2017 prévoit une saturation autoroutière progressive de la N1 jusqu'à l'échangeur d'Essert-Pittet, justifiant le besoin d'élargissement de l'autoroute. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat pourrait adhérer à la proposition d'abandon des projets

d'élargissements autoroutiers progressifs (Villars-Sainte-Croix – Cossonay, Cossonay – La Sarraz, La Sarraz – Chavornay, Chavornay – Essert-Pittet) une fois les projets ferroviaires équivalents réalisés.

- Sur l'axe Lausanne-Montreux : Le Canton de Vaud rappelle donc la prise de position du Conseil d'Etat concernant l'abandon du projet de renforcement de la N9 entre Vennes et La Veyre et demande à la Confédération d'en prendre note : « Il prend acte du retrait du projet N9 Vennes-La Veyre sous réserve qu'en compensation, le Conseil fédéral inscrive un renforcement de l'offre ferroviaire sur les axes Lausanne-Berne et Lausanne-Valais ».

En conclusion, bien que reconnaissant les avancées apportées par « Transports '45 », le Conseil d'Etat constate que les projets retenus dans les prochains messages ferroviaires et routiers ne correspondent ni aux engagements et décisions antérieures de la Confédération. Dès lors, en l'état, le Conseil d'État ne rejette pas formellement le projet, mais il le juge à ce stade nettement insuffisant et pas assez ambitieux pour répondre aux besoins essentiels de mobilité des Vaudoises et des Vaudois et de l'économie de l'arc lémanique ces prochaines décennies. Le Canton de Vaud représente 8% du PIB suisse, il contribue à hauteur de 8% à l'IFD et représente 9,5% de la population suisse. Le Conseil d'État demande dès lors à la Confédération de retravailler le projet de message en tenant compte de l'importance en terme économique et poids démographique des demandes formulées dans la présente prise de position.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos considérations et demandes, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE	LE CHANCELIER
Christelle Luisier Brodard	Michel Staffoni

Annexe
- Questionnaire

Copies
- Mme la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe DICIRH
- MM. Pierre-Yves Gruaz, DG DGMR et Jean-Charles Lagniaz, Chef DMT
- Office des affaires extérieures (OAE)