

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation de Didier Lohri - Liaison ferroviaire Genève Aéroport - Mies - Coppet
(21_INT_148)

Rappel de l'interpellation

Suite aux différentes pannes du réseau CFF sur les districts de Nyon et Morges, les Conseils d'Etat genevois et vaudois ont communiqué très rapidement sur le remède à apporter pour tenter de résoudre cette problématique. Depuis quelques mois, une pétition « NON à un gaspillage de 4 milliards et à l'émission d'un million de tonnes de CO2 à Genève » a été déposée au niveau fédéral et maintenant au niveau cantonal. Cette démarche ne concerne pas uniquement Genève mais toute la région valdo-genevoise.

Le projet démontre la pertinence de créer une liaison ferroviaire entre l'aéroport de Genève jusqu'à Mies – Coppet dans le canton de Vaud. Il s'agit d'avoir une voie en site propre simplifiant les manœuvres des trains, supprimant une gare en cul de sac et offrant une redondance en cas de perturbation entre Mies jusqu'à Cornavin et l'aéroport. L'aspect écologique n'est pas moindre dans le projet retenu par les autorités qui va à l'opposé du but recherché de la diminution drastique des émissions de CO2 (page 30 du projet).

J'ai ainsi l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat vaudois.

Est-ce que le Conseil d'Etat a eu connaissance de ce projet ?

<https://mobilite.blog.tdg.ch/media/01/00/3944985112.pdf> voir pages 17 à 30

<https://mobilite.blog.tdg.ch/archive/2021/11/02/un-gros-mensonge-et-de-nombreuses-contreverites-318300.html>

Est-ce que le Conseil d'Etat, en qualité de membre de la région du Grand Genève, a transmis au Conseil régional de Nyon une information à ce sujet ?

Est-ce que le Conseil d'Etat vaudois possède la volonté de prendre contact avec son homologue genevois afin de porter ce projet modifié en l'inscrivant dans une pré-étude ou une étude alternative à la simple création d'un tunnel au même endroit que les lignes actuelles ?

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à cette interpellation.

Réponse du Conseil d'Etat

Déposée le 16 novembre 2021, à la suite notamment de plusieurs perturbations importantes intervenues sur la ligne Lausanne – Genève, l'interpellation évoque un projet alternatif de développement du nœud ferroviaire genevois consistant à prolonger la ligne desservant Genève-Aéroport afin de la raccorder à la ligne Lausanne–Genève dans le secteur de Genthod, Mies ou Coppet. Cette proposition, également défendue dans le cadre d'une pétition déposée auprès des autorités genevoises et fédérales, visait notamment à supprimer le caractère en cul-de-sac de la gare de Genève-Aéroport.

Depuis lors, la planification de l'axe Lausanne – Genève a connu des avancées décisives. Les Chambres fédérales ont voté le principe et le financement d'un nouveau tronçon CFF entre Morges et Perroy. Cette nouvelle double voie constitue désormais la première étape confirmée d'une future nouvelle ligne Lausanne – Genève, dont la mise en service est envisagée à l'horizon 2040. Malheureusement, sa priorisation parmi les prochains grands projets ferroviaires issus de la révision « Transports '45 », dont la consultation vient de s'achever, reste un enjeu crucial. Pour le Conseil d'Etat, il est dès lors indispensable de continuer à défendre ce projet, qui bénéficie d'un soutien unanime de l'ensemble de la Suisse occidentale, sans envisager d'autres alternatives sur l'axe Lausanne – Genève, d'autant plus que l'idée dite de « boucle » avec Genève-Aéroport a toujours été combattue par les autorités genevoises et n'a jamais fait l'objet d'études sous l'égide de la Confédération.

Le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées :

Est-ce que le Conseil d'Etat a eu connaissance de ce projet ?

Le Conseil d'Etat a connaissance de la proposition évoquée par l'interpellateur. L'idée de prolonger la ligne ferroviaire desservant Genève-Aéroport pour la raccorder à la ligne Lausanne – Genève n'est d'ailleurs pas nouvelle. Différentes variantes de développement du nœud ferroviaire genevois ont été envisagées depuis la réalisation de la desserte ferroviaire de l'aéroport.

La proposition mentionnée dans l'interpellation a notamment été défendue en 2021 dans le cadre d'une pétition adressée aux autorités fédérales et genevoises. Elle mettait en regard le prolongement de la ligne de l'aéroport avec les projets alors prévus pour augmenter la capacité du nœud de Genève, en particulier l'extension souterraine de la gare de Genève-Cornavin.

Le Conseil d'Etat relève toutefois que cette proposition n'a pas constitué un projet faisant l'objet d'une planification officielle des infrastructures ferroviaires de la Confédération et n'a jamais été acceptée par les autorités cantonales genevoises.

Depuis le dépôt de l'interpellation, les planifications ferroviaires fédérale, genevoise et vaudoise ont par ailleurs sensiblement évolué. La Confédération, les CFF et le Canton de Genève poursuivent le développement du nœud ferroviaire genevois, notamment à travers l'extension souterraine de la gare de Genève-Cornavin. Le projet a lui-même évolué avec le choix d'un tunnel long à deux voies entre Cornavin et Châtelaine, qui doit augmenter la capacité du nœud et permettre de futurs développements diamétraux du réseau.

Le Canton de Genève a en outre adopté sa stratégie ferroviaire cantonale (Rail 2025-2050). Celle-ci prévoit notamment le développement des connexions ferroviaires avec Genève-Aéroport et porte comme projet structurant à plus long terme la liaison Jura–Léman–Salève.

Pour sa part, le Canton de Vaud a défini dans sa stratégie cantonale ferroviaire – Vision 2050 les infrastructures qu'il considère prioritaires pour répondre aux besoins futurs du réseau, dont une nouvelle ligne intégrale entre Lausanne et Genève-Cornavin, cette dernière gare étant aussi un point d'accès au réseau ferroviaire français.

Est-ce que le Conseil d'Etat, en qualité de membre de la région du Grand Genève, a transmis au Conseil régional de Nyon une information à ce sujet ?

La proposition évoquée dans l'interpellation n'ayant pas constitué un projet officiel soumis au Conseil d'Etat pour prise de position, elle n'a pas donné lieu à une démarche cantonale spécifique auprès de Région de Nyon.

Le Conseil d'État rappelle toutefois que les enjeux ferroviaires concernant le district de Nyon et le Grand Genève font l'objet d'une coordination régulière entre les partenaires concernés. Région de Nyon participe directement à la gouvernance du Grand Genève, aux côtés notamment des Cantons de Vaud et de Genève et des partenaires français. Elle est ainsi associée aux réflexions relatives à l'évolution du système de mobilité de l'agglomération transfrontalière.

Le Conseil d'État considère que cette coordination est d'autant plus importante que le fonctionnement du réseau ferroviaire ne peut être appréhendé en fonction des seules frontières cantonales. Les choix opérés dans le nœud genevois entraînent des conséquences directes sur la capacité et la qualité de l'offre dans le district de Nyon et, plus généralement, sur l'ensemble de l'axe Lausanne – Genève.

Est-ce que le Conseil d'État vaudois possède la volonté de prendre contact avec son homologue genevois afin de porter ce projet modifié en l'inscrivant dans une pré-étude ou une étude alternative à la simple création d'un tunnel au même endroit que les lignes actuelles ?

Le Conseil d'État ne prévoit pas de demander aux autorités genevoises d'étudier une proposition qu'elles ont rejetée à plusieurs reprises. Il partage cependant la préoccupation de fond exprimée par l'interpellateur : le réseau ferroviaire de l'Arc lémanique doit disposer à terme de davantage de capacité et de redondance.

Les événements intervenus depuis 2021 ont confirmé la pertinence de cet objectif, l'interruption de la ligne à Tolochenaz ayant notamment montré les conséquences qu'un incident majeur peut entraîner lorsque les possibilités d'itinéraires alternatifs sont insuffisantes voire inexistantes. Depuis 2021, plusieurs décisions sont par ailleurs intervenues et ont fait évoluer le contexte dans lequel cette question doit être appréciée.

Dans le nœud genevois, le développement de la gare souterraine de Cornavin a été confirmé. Le choix d'un tunnel long à deux voies en direction de Châtelaine doit permettre une augmentation substantielle de la capacité et préparer de futures relations diamétrales. Le développement de relations ferroviaires desservant directement Genève-Aéroport depuis d'autres secteurs du réseau reste également un objectif de la planification genevoise. Les études menées portent notamment sur l'utilisation et le développement du tunnel du Furet ainsi que, à plus long terme, sur les nouvelles infrastructures prévues dans le cadre de la stratégie ferroviaire genevoise.

Le Conseil d'État vaudois suit ces développements avec attention dans la mesure où ils ont des conséquences sur le fonctionnement de l'ensemble du réseau lémanique. Parallèlement, le Canton de Vaud a lui-même précisé sa stratégie concernant l'axe Lausanne – Genève depuis le dépôt de l'interpellation.

La stratégie cantonale ferroviaire Vision 2050 conclut à la nécessité de disposer à terme de quatre voies entre Lausanne et Genève. Pour le Conseil d'État, la réponse structurelle à la vulnérabilité de cet axe passe ainsi prioritairement par la création progressive d'une nouvelle ligne complémentaire à la ligne historique.

Cette orientation poursuit précisément l'un des objectifs évoqués par l'interpellateur : disposer d'infrastructures réellement redondantes permettant de maintenir une partie du trafic lorsqu'un des axes est interrompu.

Une première étape déterminante a depuis été décidée avec la nouvelle double voie entre Morges et Perroy. Le Conseil d'État défend la poursuite dans les plus brefs délais de cette infrastructure afin qu'elle constitue à terme une nouvelle ligne complète entre Lausanne et Genève, qui offrira une réponse à l'échelle de l'ensemble de l'axe et pas uniquement du nœud ferroviaire genevois. Elle permet de répondre simultanément aux besoins de capacité pour les trains grandes lignes, le trafic régional et le fret, tout en renforçant la robustesse du système.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 7 octobre 2026.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni