

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation de Didier Lohri - Méga-Saute-mouton Morges – Allaman (21_INT_150)

Rappel de l'interpellation

Pour la Métropole lémanique, la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lausanne-Genève est indispensable et urgente.

Les Conseils d'Etat genevois et vaudois ont communiqué très rapidement le remède à apporter pour tenter de résoudre cette problématique des pannes à répétition. Le texte rappelle les règles et l'orientation indiquée par les 2 cantons.

A la lecture du communiqué, les conseils d'Etat préconisent une seule et unique piste.

*« ... la solution en retenant dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement PRODES 2035 la **réalisation d'un tunnel à double voie entre Morges et Allaman**, première phase de la future ligne. Son intention actuelle de réaliser au coup par coup des bouts de troisième, puis de quatrième voie dans le même secteur pour résoudre les problèmes de capacité, n'est pas une solution fiable et durable. »*

Ainsi ai-je l'honneur d'interpeller le Conseil d'Etat Vaudois sur les éléments suivants.

- *Est-ce que pour accélérer les démarches avec la Confédération, les cantons sont prêts à préfinancer les études comme les agglomérations suisses alémaniques l'avaient fait pour les RER ?*
- *Est-ce que la proposition de la construction d'un tunnel, dans le même secteur que les lignes actuelles, découle d'une étude menée au niveau de la Confédération ou est-ce une idée des cantons ?*

Les réseaux de télécommunications sont maillés aux moyens de connexions physiques bien distinctes afin de diminuer le risque de perturbations dû à l'affaiblissement de terrains dans un même secteur ou autres accidents de pannes mécaniques arrachant toutes les lignes par exemple.

Découlant de cette pratique, la concentration des liaisons sur l'arc lémanique n'est pas idéale. Un parcours de délestage devrait être étudié et désengorgeant les centres villes de bus amenant la population de la périphérie aux gares.

- *Est-ce que le Conseil d'Etat possède ou à réaliser une étude en donnant une mission d'éviter l'axe du bord du lac pour relier Lausanne à Genève ?*
- *Est-ce que le Conseil d'Etat peut préfinancer une étude offrant un parcours de délestage à l'axe Morges – Allaman en utilisant les trains régionaux du BAM et du Nyon-St-Cergue ? (L'idée serait de relier par petites étapes les jonctions, entre imaginons Yens via Aubonne, Gimel et Arzier-Le Muids offrant la possibilité aux habitants de rester sur le Jura sans descendre en plaine pour remonter)*
- *Peut-on étendre cette vision entre le BAM et le Nord Vaudois en liant L'Isle via La Sarraz et Eclépens ?*

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à cette interpellation dont le principe date du siècle passé (1916).

Réponse du Conseil d'Etat

Déposée en novembre 2021 à la suite de l'interruption de la ligne Lausanne–Genève à Tolochenaz — un incident qui avait mis en lumière la fragilité de l'unique liaison ferroviaire entre les deux principales agglomérations de l'Arc lémanique — cette interpellation questionnait le Conseil d'Etat sur l'opportunité de préfinancer les études d'une nouvelle double voie entre Morges et Allaman, sur l'origine de cette proposition, ainsi que sur la possibilité d'étudier un itinéraire alternatif au pied du Jura, notamment via une liaison entre les réseaux à voie métrique du Bière – Apples – Morges (MBC) et du Nyon – St-Cergue – La Cure (NStCM).

Le Conseil d'Etat avait apporté une première réponse à une question orale sur le même thème en 2023, alors que le dossier se trouvait encore dans une phase déterminante : le projet de nouveau tronçon entre Morges et Perroy, soutenu par l'ensemble des cantons romands comme alternative à la multiplication de tronçons de troisième voie, était en attente d'un arbitrage de l'Office fédéral des transports et du Parlement fédéral, dans le cadre du message « Perspective Rail 2050 ».

Depuis lors, la planification de l'axe Lausanne–Genève a connu des avancées décisives. Les Chambres fédérales ont voté le principe et le financement du nouveau tronçon CFF Morges–Perroy. Cette nouvelle double voie constitue désormais la première étape confirmée de la future 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 fort soutien unanime de l'ensemble de la Suisse occidentale, sans envisager d'alternatives sur l'axe Lausanne–Genève qui n'auraient aucune chance d'être intégrées dans une planification fédérale avant plusieurs décennies. Le principe d'une nouvelle ligne CFF Lausanne–Genève est désormais acquis ; l'enjeu est désormais d'accélérer sa réalisation par étapes, en commençant par celle entre Morges et Perroy.

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

Est-ce que pour accélérer les démarches avec la Confédération, les cantons sont prêts à préfinancer les études comme les agglomérations suisses alémaniques l'avaient fait pour les RER ?

La planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire relèvent de la compétence de la Confédération. Depuis le dépôt de l'interpellation, le projet Morges–Perroy a progressé sans qu'un préfinancement cantonal des études soit nécessaire. Les Chambres fédérales ont approuvé en mars 2024 le financement du projet. Les CFF ont ensuite reçu de l'Office fédéral des transports le mandat et le financement nécessaires à l'élaboration de l'avant-projet. Après une étude préliminaire conduite entre 2022 et 2024, les études ont permis de préciser le tracé de référence de la nouvelle double voie. Le Conseil d'Etat considère dès lors qu'un préfinancement cantonal de ces études n'est pas nécessaire. Il continue en revanche d'intervenir auprès de la Confédération afin que le projet progresse sans retard et que les moyens nécessaires à sa réalisation soient garantis dans le cadre du projet « Transports '45 ».

Est-ce que la proposition de la construction d'un tunnel, dans le même secteur que les lignes actuelles, découle d'une étude menée au niveau de la Confédération ou est-ce une idée des cantons ?

Au moment du dépôt de l'interpellation, les Cantons de Vaud et de Genève défendaient auprès de la Confédération le principe d'une nouvelle double voie entre Morges et Allaman, en lieu et place d'une succession d'aménagements ponctuels d'une troisième et parfois d'une quatrième voie le long de la ligne existante.

Cette demande répondait à un double objectif : augmenter la capacité de l'axe et disposer d'une infrastructure suffisamment distincte de la ligne historique pour améliorer sa robustesse. Depuis lors, ce principe a été repris et approfondi dans le cadre de la planification fédérale. Les études conduites par les CFF sous la conduite de l'Office fédéral des transports ont permis d'examiner différentes variantes et de retenir une nouvelle double voie d'environ 13 kilomètres entre Morges et Perroy, comprenant un tunnel d'environ 10 kilomètres entre le secteur du Boiron et Perroy.

Le tracé actuellement retenu résulte donc d'un processus d'études conduit dans le cadre de la planification ferroviaire fédérale et non de la seule volonté des Cantons.

Est-ce que le Conseil d'État possède ou a réalisé une étude en donnant une mission d'éviter l'axe du bord du lac pour relier Lausanne à Genève ?

Dans le cadre de l'élaboration de sa stratégie ferroviaire – Vision 2050, le Canton a examiné les besoins à long terme du réseau et les infrastructures nécessaires pour répondre à la croissance attendue de la demande.

Ces travaux ont confirmé la nécessité de disposer à terme de quatre voies entre Lausanne et Genève. La stratégie cantonale privilégie la réalisation progressive d'une nouvelle double voie complémentaire à la ligne historique, dont Morges–Perroy constitue la première étape.

Le Conseil d'État partage ainsi la préoccupation exprimée par l'interpellant quant à la nécessité de disposer d'une infrastructure offrant davantage de redondance. Il ne considère toutefois pas qu'un itinéraire ferroviaire entièrement nouveau s'éloignant de l'axe lémanique et passant par le Pied du Jura constitue une alternative adéquate pour les flux entre Lausanne et Genève.

Les principaux bassins de population et d'emplois ainsi que les pôles générateurs de déplacements se concentrent en effet largement dans l'Arc lémanique. La création d'une nouvelle infrastructure doit répondre en priorité à ces besoins tout en offrant la capacité et la robustesse nécessaires au fonctionnement du réseau national.

La nouvelle ligne Lausanne–Genève, dont le Canton soutient la réalisation, répond à cette logique.

Est-ce que le Conseil d'État peut préfinancer une étude offrant un parcours de délestage à l'axe Morges–Allaman en utilisant les trains régionaux du BAM et du Nyon–St-Cergue ?

Le Conseil d'État n'envisage pas de préfinancer une étude portant sur la création d'une liaison ferroviaire continue entre les réseaux à voie métrique des MBC et du NStCM par le Pied du Jura. Une telle infrastructure répondrait principalement à des besoins de desserte régionale et ne pourrait pas constituer une véritable voie de délestage pour les trains grandes lignes circulant entre Lausanne et Genève sur les voies normales du réseau national. Sans parler des courants de traction qui sont différents sur ces lignes vaudoises.

Peut-on étendre cette vision entre le BAM et le Nord vaudois en liant L'Isle via La Sarraz et Eclépens ?

Le Conseil d'État ne prévoit pas davantage d'étudier une nouvelle liaison ferroviaire entre le réseau MBC, L'Isle, La Sarraz et Eclépens. Une telle infrastructure devrait être justifiée par un potentiel de demande suffisant au regard des investissements nécessaires et s'intégrer dans la planification nationale et cantonale des transports. Les analyses conduites dans le cadre de la stratégie ferroviaire cantonale n'ont pas conduit à identifier cette liaison parmi les infrastructures prioritaires à l'horizon 2050.

Conclusion

Le Conseil d'État relève que la principale préoccupation exprimée par l'interpellateur en 2021 – disposer d'une infrastructure supplémentaire permettant d'augmenter à la fois la capacité et la robustesse de l'axe Lausanne–Genève – rejoint la stratégie ferroviaire poursuivie par le Canton.

Depuis lors, cette ambition a connu une avancée majeure. La nouvelle double voie Morges–Perroy est désormais financée par la Confédération et son tracé de référence a été défini. Elle constituera la première étape de la future nouvelle ligne Lausanne–Genève–Aéroport.

Pour le Conseil d'État, la priorité consiste désormais à faire progresser cette infrastructure puis à obtenir la planification et le financement des étapes suivantes nécessaires à la réalisation de l'intégralité de la nouvelle ligne.

Les propositions de nouvelles liaisons ferroviaires à voie métrique au pied du Jura évoquées par l'interpellateur ne constituent en revanche pas une alternative à cette nouvelle infrastructure. Leur fonction, leur potentiel de demande et les territoires qu'elles desserviraient répondent à des problématiques différentes de celles de l'axe ferroviaire national Lausanne–Genève.

Cela n'enlève rien à la nécessité de poursuivre le développement des transports publics dans les régions du Pied du Jura. Le Conseil d'Etat entend toutefois concentrer les investissements ferroviaires lourds sur les infrastructures qui répondent aux besoins de capacité et de desserte identifiés et qui peuvent s'inscrire de manière cohérente dans le réseau cantonal et national.

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

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni