

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation David Raedler et consorts - Transports '45 : quelles mesures sont prévues par le Conseil d'Etat pour assurer une prise en compte des intérêts vaudois ? (25_INT_12)

Rappel

Lors d'une conférence de presse organisée ce mardi 28 janvier 2025, le conseiller fédéral Albert Rösti a annoncé avoir mis en place un processus d'analyse et de réflexion portant sur les projets d'aménagement actuellement prévus pour tous les modes de transport, afin de les classer par ordre de priorité. Cette décision fait suite d'une part au rejet par la population, lors du référendum du 24 novembre 2024, de la dernière étape d'aménagement des routes nationales, dont l'un des six projets portait sur le tronçon autoroutier Nyon – Le Vengeron. D'autre part, elle s'inscrit également dans les constats de surcoûts et d'aménagements supplémentaires rendus nécessaires pour la mise en oeuvre du projet d'offre 2035 dans le domaine du rail. Dans l'ensemble, le conseiller fédéral Albert Rösti a indiqué que ce processus visant à examiner et classer par ordre de priorité les différents projets de réflexion impliquerait non seulement une expertise externe confiée à un professeur de l'EPFZ, mais également la mise en place d'un groupe d'accompagnement intégrant les cantons ainsi qu'un organe de réflexion impliquant plusieurs associations de transport ainsi que l'association des villes et des communes.

Dans la mesure où plusieurs des projets qui seront affectés par ce processus concernent directement le Canton de Vaud, il est naturellement impératif que notre canton soit non seulement pleinement représenté dans le groupe d'accompagnement, mais aussi qu'il s'assure de prendre toutes les mesures proactives nécessaires afin d'assurer la prise en compte de ses intérêts. Une démarche qui est d'autant plus nécessaire que le Canton de Vaud, et la Suisse romande en général, ont déjà souffert dans le passé d'un désinvestissement fédéral notoire en termes d'infrastructures ferroviaires en comparaison à plusieurs régions de Suisse-allemanique, entraînant un déséquilibre reconnu. Or, le risque est réel que, sans démarche proactive et stratégie claire dans la défense de ses intérêts, ce déséquilibre ne soit pas corrigé, voire qu'il soit renforcé. L'on peut notamment penser aux investissements et projets relatifs à la ligne Lausanne-Genève, au renforcement de la ligne Lausanne-Berne ainsi qu'au maintien et au développement d'une offre forte sur la ligne du Pied-du-Jura.

Ces considérations sont d'autant plus importantes qu'elles impactent directement plusieurs des projets intégrés à la stratégie cantonale ferroviaire 2050 qui avait été présentée par le Conseil d'Etat il y a exactement une année.

A la lumière de ces éléments, les signataires adressent respectueusement au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- 1. Quels projets concernés par la vision "Transports 45" annoncée par le Conseil fédéral le 28 janvier 2025 concernent ou affectent directement le Canton de Vaud ?*
- 2. Quelle stratégie le Conseil d'Etat a-t-il mis en place afin d'assurer que les intérêts du Canton de Vaud soient pleinement pris en compte dans l'analyse et la réflexion ainsi amorcée, notamment pour ce qui relève de la priorisation des projets qui sera effectuée ?*

3. Quelles mesures sont prévues par le Conseil d'Etat pour assurer la mise en oeuvre effective des projets d'offre 2035 ainsi que des autres projets concernés par la vision "Transports' 45" ?

4. Le Conseil d'Etat prévoit-il de mettre en oeuvre un système de préfinancement de certains projets pour l'hypothèse où l'investissement fédéral serait retardé ou réduit ?

5. Dans quelle mesure la vision "Transports '45" et l'analyse qui sera faite dans ce cadre est-elle compatible avec la stratégie cantonale ferroviaire 2050 présentée par le Conseil d'Etat le 25 janvier 2024 ?

6. A la suite de la question 5, quels autres projets et/ou tronçons ferroviaires le Conseil d'Etat souhaite-t-il mettre en avant dans la planification fédérale pour la période postérieure aux projets actuellement examinés dans la vision Transports '45 ?)

Réponse du Conseil d'Etat

Pour commencer, le Conseil d'Etat souhaite rappeler les différentes étapes de la démarche « Transports '45 », initiée début 2025 par la Confédération et qui a abouti à la mise en consultation du projet du Conseil fédéral et de son projet de Message 2027 aux Chambres fédérales en juin 2026. Cette dernière constitue la première occasion pour le Conseil d'Etat de se prononcer formellement sur une proposition consolidée de la Confédération sur sa priorisation des projets d'infrastructures.

La démarche « Transports '45 » a été lancée en 2025 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), afin de disposer d'une vision d'ensemble des projets d'infrastructures à l'horizon 2045, puis d'identifier et de prioriser les projets les plus pertinents à l'échelle nationale, en tenant compte de l'ensemble des modes de transport et des besoins des différentes régions du pays. Le DETEC a mandaté le professeur Ulrich Weidmann de l'EPFZ afin d'analyser les projets et d'établir une hiérarchisation. Trois Romands ont fait partie du groupe d'accompagnement mis en place dans ce cadre : Marianne Maret, présidente de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats; Jean-François Steiert, président de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) ainsi que de la Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) et Vincent Ducrot, directeur des CFF.

Rendu public le 9 octobre 2025, le rapport Weidmann a constitué la base technique des travaux du DETEC, chargé de proposer au Conseil fédéral les projets à intégrer dans les futures étapes d'aménagement des routes nationales et de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que dans le programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de la cinquième génération. Lors de sa séance du 28 janvier 2026, le Conseil fédéral a arrêté ses grandes orientations jusqu'en 2045. Il a chargé le DETEC d'élaborer un projet destiné à la consultation. Le 19 juin 2026, le Conseil fédéral a présenté son projet « Transports'45 » et lancé la consultation qui court jusqu'au 9 octobre 2026.

Le projet « Transports '45 » regroupe les étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, des routes nationales ainsi que les contributions aux mesures prévues dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération de cinquième génération. Il porte en particulier sur une nouvelle étape d'aménagement 2027 de PRODES rail - avec les projets à réaliser/prioriser jusqu'en 2045, ainsi que la révision des étapes déjà décidées, notamment l'étape d'aménagement 2035 (EA 35) -, une étape d'aménagement 2027 du PRODES routes nationales, ainsi que le cofinancement fédéral des projets d'agglomération de cinquième génération (PA5). Le paquet comprend en outre des propositions de modifications légales, concernant le financement des infrastructures ferroviaires en particulier.

Conscient des enjeux majeurs que représente cette démarche pour les infrastructures de transport dans le canton et en Suisse romande, et s'appuyant notamment sur sa stratégie ferroviaire Vision 2050, le Conseil d'Etat s'est mobilisé tout au long du processus. En collaboration étroite avec les autres cantons romands, il s'est engagé pour défendre les intérêts et les projets du canton. Plusieurs démarches ont été effectuées en collaboration avec les organismes intercantonaux et les lobbys ferroviaires (CTSO, Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), Oustrail, Métropole lémanique).

Par ailleurs, la Cheffe du DICIRH a également eu des échanges directs avec le Conseiller fédéral Albert Rösti tandis que des démarches ont été entreprises vis-à-vis des parlementaires vaudois aux Chambres fédérales. En particulier, une action mobilisant les milieux politiques et économiques romands à Berne – dont une délégation vaudoise emmenée par la Cheffe du DICIRH - largement relayée par les médias a permis en octobre 2025 de rappeler l'importance stratégique de l'axe ferroviaire Est-Ouest et des projets comme le doublement de la ligne ferroviaire Genève-Lausanne.

Au niveau des Chambres fédérales, plusieurs interventions parlementaires ont également été déposées sur ces enjeux. Parmi celles-ci figurent notamment la motion conjointe de Brenda Tuosto et Pascal Broulis « *Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale* » (24.4037), la motion de la Commission des transports du Conseil des Etats « *Garantir l'alimentation et les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire* » (25.3953), ainsi que le postulat de Pascal Broulis « *Projets de mobilité. Réalisons un comparatif pour comprendre les retards* » (24.4471).

Dans sa prise de position au projet « Transports '45 », le Conseil d'Etat ne rejette pas formellement le projet, n'étant pas opposé à ses principes. Toutefois, il le juge à ce stade nettement insuffisant et pas

assez ambitieux pour répondre aux besoins de mobilité des Vaudoises et des Vaudois ces prochaines décennies. Le Conseil d'Etat a donc demandé à la Confédération de retravailler le projet de message en tenant compte de plusieurs demandes.

Dans le domaine ferroviaire, en effet, ce projet remet en cause les résultats de près d'une décennie de travaux de planification menés conjointement par la Confédération, les Cantons et les entreprises de transport, qui avaient permis d'aboutir à un projet d'offre ferroviaire à l'horizon 2035 coordonné à l'échelle nationale. Il prévoit en particulier de reporter à un prochain Message, en 2031, la décision sur le financement du tunnel Morges-Perroy, tout en conditionnant sa réalisation au relèvement de la TVA soumis à votation populaire. Par ailleurs, de nombreux projets régionaux – nouveaux arrêts, points de croisement ou autres mesures permettant d'augmenter la capacité des lignes à simple voie – pourtant nécessaires à la stabilité et à l'évolution de l'offre, sont soit repoussés, soit abandonnés.

Cette remise en cause d'une planification construite et coordonnée durant près de dix ans est inacceptable pour le Conseil d'Etat. Les besoins de mobilité qui ont justifié ces projets n'ont pas disparu et les investissements déjà consentis par les cantons et les entreprises de transport pour préparer leur réalisation ne peuvent être ignorés. Il est indispensable que la Confédération offre une perspective claire et crédible pour la poursuite du développement de l'offre ferroviaire.

C'est pourquoi, dans sa prise de position, le Conseil d'Etat a demandé qu'une part de financement pour le tunnel Morges-Perroy soit garantie immédiatement dans le Message 2027 afin de permettre aux CFF d'entamer, dès 2030, les travaux à la sortie de la gare de Morges, conformément à leur planification. Il a également demandé d'allouer des crédits d'études suffisants pour le financement des études de l'entier de la nouvelle ligne Lausanne – Genève, la diminution du temps de parcours Lausanne – Berne, le désenchevêtrement du nœud de Bussigny et le développement du trafic international.

Il a également appelé le Conseil fédéral à réévaluer plusieurs projets régionaux tels que ceux de Vevey, Aigle et St-Triphon, qui doivent permettre d'améliorer l'offre sur la ligne du Simplon. En outre, il a demandé notamment la réintégration dans l'étape d'aménagement 2035 de la halte d'Yverdon-Y Parc, conformément aux planifications coordonnées avec le projet d'agglomération AggloY, de la voie de dépassement fret et de la gare de réception d'Onnens-Bonvillars, dont la coordination est réglée avec le Plan sectoriel des transports depuis 2023 et qui est liée aux évolutions décidées pour les ateliers CFF d'Yverdon-les-Bains ; ainsi que du point de croisement de Planchamp sur la ligne du MOB.

Dans le domaine des routes nationales, le Conseil d'Etat estime que l'abandon des projets d'extension des routes nationales sur l'A1 entre Lausanne et Genève et l'A9 entre Lausanne et Yverdon-les-Bains ne pourrait être envisagé qu'une fois de nouvelles infrastructures ferroviaires équivalentes mises en service. De plus, face aux enjeux immédiats, le Conseil d'Etat attend que l'activation des bandes d'arrêt d'urgence soit généralisée rapidement pour fluidifier le trafic sur ces tronçons. 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.

Concernant le volet consacré au trafic d'agglomération (projets d'agglomération de 5^e génération), le Conseil d'Etat s'est montré globalement favorable. Une part importante des mesures présentées par les agglomérations vaudoises est en effet proposée au cofinancement fédéral, avec des taux de 30 à 40%. Le Conseil d'Etat demande cependant la réintégration dans le Message 2027 de deux mesures liées à la halte ferroviaire Yverdon Y-Parc, à savoir son interface ainsi que le réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie.

En conclusion, le Conseil d'Etat s'est mobilisé et continuera à le faire pour défendre les intérêts vaudois et faire valoir les besoins du canton. En particulier, il s'engage pour que les projets indispensables au développement de l'offre ferroviaire vaudoise soient réintégrés dans la planification fédérale et bénéficient de perspectives de financement et de réalisation claires, d'autant plus lorsqu'ils doivent offrir une alternative à des projets d'augmentation de capacité autoroutière auxquels la Confédération entend renoncer.

Réponses aux questions

1. Quels projets concernés par la vision “Transports ’45” annoncée par le Conseil fédéral le 28 janvier 2025 concernent ou affectent directement le Canton de Vaud ?

Depuis son lancement en 2025, la démarche « Transports ’45 » a concerné un nombre important de projets touchant le canton de Vaud dans les trois domaines examinés par la Confédération.

Dans le domaine ferroviaire, plus de vingt projets vaudois de développement de l'infrastructure déjà inscrits dans les étapes d'aménagement 2025 et 2035 ont été examinés, auxquels s'ajoute le projet de réduction du temps de parcours Lausanne – Berne. Dans le domaine des routes nationales, plusieurs projets d'augmentation de capacité sur l'A1 et l'A9 ont été soumis à la nouvelle priorisation. Enfin, dans le domaine des projets d'agglomération, la démarche du Professeur Weidmann a consisté à analyser les projets majeurs dont les coûts dépassent les 50 millions de francs. Le projet « Transports ’45 » soumis à consultation intègre quant à lui l'ensemble des mesures vaudoises des projets d'agglomération de 5^{ème} génération, en lien avec le processus fédéral d'évaluation des projets d'agglomération, encore en cours. À la suite des entretiens techniques d'évaluation menés cet été, les agglomérations vaudoises et le Conseil d'Etat revendiquent que certaines mesures pour le moment écartées dans le projet de message du Conseil fédéral soient réintégrées dans le message qui sera soumis au Parlement.

De manière générale, on peut dire que tous les projets de développement de l'infrastructure prévus d'ici 2045 sont concernés par l'analyse « Transports ’45 », hormis ceux qui sont en réalisation ou ceux dont les procédures d'approbation sont engagées. Ils sont listés ci-dessous.

Projets d'infrastructure ferroviaires :

- Eclépens : accès au site d'Holcim
- Morges-Perroy : nouvelle double voie jusqu'à Gilly-Bursinel
- Morges-Perroy : déplacement de la ligne haute tension
- Morges-Perroy : tunnel
- Renens : adaptation de la tête ouest
- Yverdon-les-Bains : nouvelle diagonale (accès NATY)
- Vevey : désenchevêtrement des trafics
- Aigle : voie de rebroussement centrale
- St-Triphon : voie de dépassement fret
- Assens – Etagnières : double voie et tracé souterrain (LEB)
- Gare des Granges (Orbe) : 2^{ème} quai et passage inférieur (Travys)
- Yverdon-les-Bains–Ste-Croix : point de croisement En Lugènes (Travys)
- Yverdon-les-Bains–Ste-Croix : corrections de tracé (Travys)
- Planchamp : point de croisement (MOB)
- Aigle – Leysin : prolongement de la ligne vers la télécabine (TPC)
- Yverdon – Y Parc : nouvelle halte
- Nyon : Installation d'accueil et réduction du distancement des trains
- Morges : installations d'accueil
- Onnens-Bonvillars : gare de réception et formation
- Cully : nouvelle diagonale
- Nyon – La Cure : double voie de Trélex (NStCM)
- Lausanne – Berne : réduction du temps de parcours
- Profil d'espace libre Daillens – Vallorbe et Palézieux – Kerzers (PEL2)
- Allaman, tiroir et voie de dépassement
- Vevey – Les Pléiades, point de croisement (MVR)

Projets de développement des routes nationales :

- N1 Le Vengeron-Coppet
- N1 Coppet-Nyon
- N1 Nyon-Aubonne
- N1 Aubonne-Morges Ouest
- N1 Grand contournement de Morges
- N1 Villars-Ste-Croix-Cossonay
- N1 Cossonay-La Sarraz
- N1 La Sarraz-Chavornay
- N1 Chavornay-Essert Pittet
- N9 Villars sainte Croix-Vennes
- N9 Vevey -Montreux

Projets d'agglomération :

Le rapport Weidmann a analysé les mesures issues des projets d'agglomération de 5^{ème} génération vaudois dont les coûts d'investissement dépassent 50 millions de francs. Parmi celles-ci, l'évaluation fédérale et le projet de message concluent à retenir pour une subvention fédérale les deux mesures qui ont été inscrites en priorité A du PALM de 5^{ème} génération :

- Le m3 entre la Gare CFF de Lausanne et Chauderon;
- Acquisition de bus électriques.

Les deux autres mesures vaudoises d'agglomération évaluées par le rapport Weidmann étaient inscrites au PALM et au PA Grand Genève de 5^{ème} génération en priorité B ou C. Elles n'étaient donc pas candidates au financement fédéral dans le cadre du message « Transports '45 » mais le seront dans le cadre des projets d'agglomération de générations suivantes et les messages fédéraux correspondants. Il s'agit des mesures suivantes :

- m1 Développement de l'infrastructure – mesure inscrite en priorité C du PALM 5 ;
- Interface de la gare de Nyon – mesure inscrite en priorité B du PA Grand Genève 5.

Au-delà de ces grands projets examinés spécifiquement dans le cadre de l'expertise Weidmann, le projet « Transports '45 » mis en consultation par le Conseil fédéral le 19 juin 2026 intègre, suite à l'évaluation fédérale des projets d'agglomération, les contributions fédérales aux projets d'agglomération de 5^e génération de l'ensemble des mesures dont les coûts d'investissement sont inférieurs à 50 millions. Ce volet consacré au trafic d'agglomération est globalement favorable au canton de Vaud : les projets présentés par les agglomérations vaudoises bénéficient d'une bonne reconnaissance, avec des taux de co-financement allant de 30 à 40%, et une grande majorité de mesures retenues, parmi lesquelles des requalifications multimodales d'axes routiers, un nouvel axe principal d'agglomération à Yverdon, de nombreux aménagements en faveur des transports publics et modes actifs ainsi que des interfaces multimodales.

2. Quelle stratégie le Conseil d'Etat a-t-il mis en place afin d'assurer que les intérêts du Canton de Vaud soient pleinement pris en compte dans l'analyse et la réflexion ainsi amorcée, notamment pour ce qui relève de la priorisation des projets qui sera effectuée ?

Même si l'organisation retenue pour le processus « Transports '45 » (analyse Weidmann) n'assurait pas une représentation directe de l'ensemble des cantons romands (voir le préambule), le Conseil d'Etat s'est engagé dès l'annonce de la démarche afin que les besoins et les priorités du canton de Vaud soient entendus. Il s'est appuyé pour cela sur les orientations définies dans sa stratégie cantonale ferroviaire – Vision 2050 et, plus largement, sur ses différentes planifications en matière de mobilité.

Le Conseil d'Etat a porté ces priorités simultanément aux niveaux technique et politique et en recherchant des alliances à l'échelle de la Suisse occidentale. Elles ont notamment été défendues dans le cadre de contacts directs entre la cheffe du DICIRH et le conseiller fédéral Albert Rösti, ainsi qu'au

travers des démarches conduites au sein de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO), d'OuestRail et de la Métropole lémanique.

Dans le cadre de la mise en consultation de « Transports '45 » en juin 2026, qui a ouvert une nouvelle étape de ce processus, le Conseil d'État a réaffirmé la nécessité de réaliser les projets – en particulier ferroviaires – conformément à la planification prévue pour garantir la mise en œuvre du projet d'offre 2035 et répondre aux besoins de capacité identifiés sur le territoire. Son action se poursuivra lors des prochaines étapes du processus fédéral, en particulier lors de l'élaboration du Message définitif puis de son traitement par les Chambres fédérales.

3. Quelles mesures sont prévues par le Conseil d'Etat pour assurer la mise en œuvre effective des projets d'offre 2035 ainsi que des autres projets concernés par la vision "Transports' 45" ?

Le Conseil d'État entend poursuivre son engagement, tant sur le plan technique que politique, afin de créer les conditions nécessaires à la mise en œuvre effective du projet d'offre PRODES 2035 et, plus particulièrement, au développement de l'offre ferroviaire répondant aux besoins du canton.

Le Conseil d'Etat rappelle que les Cantons disposent à cet égard d'un rôle institutionnel dans le processus de planification ferroviaire fédéral. Les offres concernant le trafic régional de voyageurs sont planifiées conjointement par les Cantons réunis au sein de régions de planification. Pour la Suisse occidentale, ce travail est conduit dans le cadre de CTSO. Il permet aux Cantons de consolider une vision commune du développement de l'offre régionale et de la porter auprès de la Confédération. Cette planification doit être coordonnée avec celle du trafic grandes lignes et du trafic marchandises afin d'assurer la cohérence du système ferroviaire dans son ensemble.

C'est notamment par ce processus que les Cantons sont force de proposition dans la planification fédérale de l'offre ferroviaire. Le Canton de Vaud continuera ainsi, avec les autres Cantons de Suisse occidentale, à identifier et à documenter les besoins d'offre, à définir les développements prioritaires et à faire progresser les projets d'infrastructure nécessaires à leur réalisation. Ce travail technique, conduit dans la durée avec la Confédération, les entreprises ferroviaires et les autres partenaires concernés, doit permettre de disposer de projets suffisamment mûrs au moment où interviennent les décisions fédérales.

Cette action de planification s'accompagne d'un engagement politique auprès de la Confédération et des Chambres fédérales. Le Conseil d'État entend intervenir à chacune des étapes du processus PRODES afin de défendre les projets présentant la plus grande importance pour le canton et pour le fonctionnement du réseau ferroviaire dans son ensemble.

Dans sa prise de position sur « Transports '45 », le Conseil d'État demande la réintégration de plusieurs projets dans la planification fédérale ainsi que des crédits d'études pour poursuivre la préparation des projets prioritaires, notamment sur les axes Lausanne–Genève et Lausanne–Berne.

Parallèlement, le Canton poursuivra le travail de planification et de maturation des projets qui devront être portés dans les prochaines étapes fédérales, notamment dans la perspective du Message 2031.

4. Le Conseil d'Etat prévoit-il de mettre en œuvre un système de préfinancement de certains projets pour l'hypothèse où l'investissement fédéral serait retardé ou réduit ?

À ce stade du processus, il serait prématuré de se prononcer sur l'opportunité ou les modalités d'un éventuel préfinancement cantonal pour palier à un retard ou une réduction du financement fédéral. C'est véritablement une fois le Message 2027 voté par les Chambres que le Conseil d'Etat pourra analyser en détail les conséquences sur les projets vaudois, notamment en ce qui concerne leur calendrier, leur financement et d'éventuelles solutions pour ne pas retarder des projets jugés essentiels.

A noter également qu'au regard du nombre de projets et du montant d'investissements nécessaires, un préfinancement par l'Etat, qui plus est dans une période de recherche d'équilibre budgétaire, paraît difficile à envisager.

Au surplus, il y a lieu de rappeler que légalement, la possibilité de financement préalable est prévue à l'article 58c¹ de la Loi sur les chemins de fer (LCdF). Un projet ne peut être préfinancé uniquement s'il a été validé au préalable par le Parlement fédéral, conformément aux articles 48c² et 58, alinéa 1, de la Loi sur les chemins de fer (LCdF). Le Conseil fédéral l'a rappelé fin avril 2025 dans le cadre de sa réponse à l'interpellation de la conseillère nationale Sandra Sollberger. Cette réglementation garantit que le Parlement garde le contrôle sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure.

A noter que le remboursement ultérieur d'un préfinancement n'est pas automatique. Il doit être précisé dans le cadre de l'accord relatif au préfinancement, selon l'article 58c de la LCdF³.

Même si un canton avance les fonds, le projet reste soumis au programme fédéral d'aménagement qui tient compte de la capacité globale du réseau ; de la coordination avec d'autres projets ; des ressources (humaines, techniques, financières) ; de la faisabilité technique et juridique.

5. Dans quelle mesure la vision "Transports '45" et l'analyse qui sera faite dans ce cadre est-elle compatible avec la stratégie cantonale ferroviaire 2050 présentée par le Conseil d'Etat le 25 janvier 2024?

La stratégie cantonale ferroviaire Vision 2050 conserve toute sa pertinence et constitue la référence du Conseil d'Etat pour le développement à long terme du réseau ferroviaire vaudois. Le report ou l'abandon de certains projets prévus dans « Transports '45 » ne remet donc pas en cause les objectifs de la Vision ferroviaire cantonale 2050, mais peut en retarder la réalisation et rendre plus difficile l'atteinte de ses objectifs. C'est pourquoi le Conseil d'Etat demande à la Confédération la réintroduction d'infrastructures nécessaires à l'horizon 2035 dans sa prise de position à la consultation « Transports '45 ».

La stratégie ferroviaire cantonale, qui est évolutive, sera mise à jour après les prochaines décisions des Chambres.

6. A la suite de la question 5, quels autres projets et/ou tronçons ferroviaires le Conseil d'Etat souhaite-t-il mettre en avant dans la planification fédérale pour la période postérieure aux projets actuellement examinés dans la vision "Transports '45" ?)

Comme il l'a dit à plusieurs reprises, le Conseil d'Etat continuera de défendre, dans le cadre des prochaines étapes de PRODES, les projets identifiés dans la stratégie cantonale ferroviaire Vision 2050. Il s'agit de l'augmentation de la capacité sur les lignes Lausanne – Genève (doublement complet de la ligne), du Simplon ainsi que du Pied-du-Jura. Il défendra également la diminution du temps de parcours entre Lausanne et Berne ainsi que l'ensemble des mesures identifiées sur les lignes régionales vaudoises pour garantir la stabilité de l'offre et son développement.

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

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni

¹ Si un canton ou une entreprise est prêt à financer provisoirement une mesure relevant de la compétence de la Confédération, celle-ci peut conclure un accord avec la partie intéressée sur le remboursement ultérieur du montant avancé.

² Le Conseil fédéral élabore, à l'intention de l'Assemblée fédérale, un programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire. L'Assemblée fédérale adopte ce programme ainsi que les étapes d'aménagement correspondantes

³ Si un canton ou une entreprise est prêt à financer provisoirement une mesure relevant de la compétence de la Confédération, celle-ci peut conclure un accord avec la partie intéressée sur le remboursement ultérieur du montant avancé.