

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation David Vogel et consorts au nom Vert'libéral - Sortons la Métropole
lémanique de sa léthargie (25_INT_47)

Rappel de l'intervention parlementaire

La Métropole lémanique, créée il y a déjà près de 15 ans a connu des débuts prometteurs. Plusieurs réalisations concrètes sont à son actif comme le Léman Express, le Hub technologique transfrontalier et un fond commun pour le développement économique des deux cantons.

Or, cette précieuse coopération entre les cantons de Vaud et de Genève présente d'inquiétants signes d'essoufflement et elle semble donner des signes préoccupant d'inaction.

Premier signe concret de cette hibernation, les communications communes se font de plus en plus rares et dernière prise de position date de... novembre 2023. Pendant ce temps, les deux cantons continuent à se développer autour d'un territoire commun, avec une économie et des transports imbriqués. Les lieux de vies sont proches et les intérêts et perspectives convergent pour les deux cantons.

Vaud et Genève rencontrent actuellement des problématiques politiques similaires. C'est particulièrement le cas dans le domaine des transports où les deux cantons accusent un retard important dans la planification et la réalisation de nouvelles infrastructures. Dans un avenir proche, cette problématique est appelée à prendre davantage d'importance, alors que la population valdo-genevoise continue à croître à un rythme impressionnant.

Ces enjeux lémaniques ne semblent rencontrer qu'un faible écho dans la Berne fédérale et peut-être que les gouvernements vaudois et genevois y sont pour quelques chose. Leur inaction commune ne peut qu'amener à un désintérêt de la Confédération. D'ailleurs, récemment, le Conseil fédéral a d'ailleurs annoncé une pause de réflexion concernant les projets de développement du rail en Suisse, ce n'est peut-être pas pour rien. Or, si cette décision est, pour Vaud et Genève, totalement inacceptable elle s'explique peut-être également par l'apathie politique de Vaud et Genève qui ne font rien, ou si peu, pour rappeler à Berne l'importance de la région pour l'économie helvétique et son ouverture sur le monde.

Alors qu'un rapport sur le rail est attendu pour les prochains mois, on peut craindre que plusieurs projets soient considérablement ralentis, voire même remis en cause. La décision sera celle de Berne mais elle sera influencée par ce que Vaud et Genève auront décidé de faire ou ne pas faire.

Face à ces défis, il est vital pour la Métropole lémanique de parler d'une seule voix, en particulier en matière de transports. Sans cela, les chances pour que les grands projets ferroviaires valdo-genevois se réalisent dans les prochaines années seront nulles. Si les zurichois ont si bien su développer leur réseau de Transport Public, c'est aussi parce qu'ils ont su anticiper, fait pression et s'organiser en amont.

Hélas, on peut affirmer que si la Métropole lémanique n'est pas en mort clinique, elle semble aux soins intensifs et encore éloignée de la salle de réveil.

En conséquence, nous demandons au Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

- *Le Conseil d'Etat partage-t-il l'analyse selon laquelle une relance de la Métropole lémanique est nécessaire et urgente en particulier en ce qui concerne la plateforme transport ?*
- *Le Conseil d'Etat vaudois, par sa Présidente, pense-t-il discuter avec les autorités genevoises des priorités des deux cantons afin de voir s'il y a une stratégie ferroviaire commune possible ?*
- *Le Conseil d'Etat partage-t-il le constat qu'il est stratégiquement central de faire en sorte que la ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne figure dans les prochains messages sur l'aménagement ferroviaire (2026/27 et 2030) et qu'un rapprochement avec Genève est primordial ?*

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, il convient de préciser que la coopération entre les Cantons de Vaud et de Genève ne se limite pas aux actions et discussions menées dans le cadre de la Métropole lémanique. Le dispositif Métropole lémanique s'inscrit dans un contexte de collaborations multiples entre les deux cantons, structurées par divers dispositifs institutionnels, dont par exemple : Le Grand Genève, projet qui vise à mieux gérer les défis communs à l'échelle de l'agglomération transfrontalière ; Le Conseil du Léman, instance consultative de coopération transfrontalière ; La Commission internationale pour la protection des eaux du Léman (CIPEL), qui œuvre en tant qu'organisme intergouvernemental franco-suisse pour coordonner la gestion et la protection des eaux du bassin lémanique ; Le centre d'accueil de la Genève Internationale (CAGI), structure associative dédiée à l'accompagnement et l'intégration des employés de la Genève internationale ; ou encore les conférences spécialisées régionales, comme la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) et plus spécifiquement pour la ligne CFF Lausanne-Genève le Comité stratégique Léman 2030 présidé par Genève et Vaud . La région lémanique connaît un dense tissu d'institutions dévolues à la collaboration régionale, auxquelles participent activement les deux cantons de la Métropole lémanique.

Ainsi, le dispositif de la Métropole lémanique peut être activé s'il s'avère être la plateforme la plus adéquate, tout comme il peut être mis en veille s'il n'est pas adapté aux besoins du moment. Cette flexibilité permet d'orienter les échanges et les actions des deux cantons pour être efficace dans la coordination et la défense de leurs intérêts.

Le Conseil d'Etat apporte les réponses suivantes aux questions formulées par l'interpellation :

Le Conseil d'Etat partage-t-il l'analyse selon laquelle une relance de la Métropole lémanique est nécessaire et urgente en particulier en ce qui concerne la plateforme transport ?

Les échanges entre les deux cantons, que ce soit dans le cadre de la Métropole lémanique ou dans d'autres cénacles, sont réguliers tant au niveau administratif que politique. Que ce soit au sujet des transports ou d'autres thématiques qui nécessitent une coordination ou une prise de position commune. Comme évoqué en préambule, la Métropole lémanique, a fortiori sa plateforme transports, n'est qu'un dispositif parmi d'autres. Le projet Transports' 45, prochaine échéance déterminante pour la mobilité routière et ferroviaire romande, a ainsi fait l'objet de discussions régulières entre les deux cantons, qui unissent leurs efforts notamment pour défendre les développements de l'axe Genève-Lausanne-Berne. Cet axe structurant pour l'ensemble du réseau national doit par ailleurs être défendu à une échelle régionale plus large. Des discussions dans la conférence sectorielle topique (CTSO) ainsi qu'avec les cantons de Fribourg et Berne qui partagent nos intérêts sur cette ligne, sont en cours.

Des échanges directs avec l'Office fédéral des transports ou encore avec le Conseiller fédéral en charge de ce dossier sont également menés. Ceci sans compter les informations fournies aux députations fédérales des deux cantons, que ce soit par la CTSO ou les Conseils d'Etat eux-mêmes. L'adoption de différentes motions allant dans le sens des intérêts de la Métropole lémanique, ou encore l'inscription des études pour le tronçon Morges-Perroy semblent montrer que les préoccupations et besoins de l'arc lémanique sont entendus à Berne.

A titre de conclusion, on notera que la plateforme transports a été sollicitée et l'est encore aujourd'hui, principalement au niveau des acteurs des services métiers cantonaux mais aussi dans sa formule élargie, avec la participation, notamment, des milieux économiques réunis au sein du Comité Rail-Route Vaud-Genève. Elle sera d'ailleurs appelée à se réunir avant la fin de l'année, en tenant compte du calendrier des travaux de la Confédération sur le projet Transports' 45 et les échanges en cours avec les cantons directement concernés. Rappelons que l'objectif de cette plateforme élargie est d'échanger et de se concerter sur les objectifs à atteindre et de définir une stratégie commune de défense des intérêts communs aux deux cantons. Le dispositif de la Métropole lémanique étant un acteur déterminant pour promouvoir d'une seule et même voix, les intérêts du deuxième pôle économique du Pays.

Mentionnons encore que ces dernières semaines, la Métropole lémanique s'est penchée, avec les organisations faïtières concernées, sur un autre sujet d'actualité de portée majeure pour les deux cantons, à savoir les menaces financières qui pèsent sur les activités des Organisations internationales, partant, de la Genève internationale et leurs conséquences en matière de rayonnement, d'emploi et pour l'écosystème diplomatique en général.

Le Conseil d'Etat vaudois, par sa Présidente, pense-t-il discuter avec les autorités genevoises des priorités des deux cantons afin de voir s'il y a une stratégie ferroviaire commune possible ?

Les dossiers de mobilité, et par conséquent les échanges sur cette thématique majeure avec le partenaire genevois de la Métropole lémanique, sont du ressort du Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH). Les contacts de la Cheffe du DICIRH avec son homologue genevois sont réguliers et fréquents, tout comme ils le sont avec les autres chefs de département concernés, principalement fribourgeois et bernois. Par ailleurs, les administrations des deux cantons échangent régulièrement pour établir des stratégies concertées de suivi et de défense des intérêts, que ce soit dans le cadre du dispositif métropolitain ou à une échelle plus large. Les récentes stratégies ferroviaires genevoises, vaudoises et fribourgeoises sont ainsi complémentaires, cohérentes et coordonnées. Les travaux sont en cours et se poursuivront cet automne, également dans le cadre de la plateforme transports de la Métropole lémanique.

Le Conseil d'Etat partage-t-il le constat qu'il est stratégiquement central de faire en sorte que la ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne figure dans les prochains messages sur l'aménagement ferroviaire (2026/27 et 2030) et qu'un rapprochement avec Genève est primordial ?

L'amélioration de l'axe Genève-Lausanne est une priorité majeure et de longue date pour les deux Conseils d'Etat, depuis la déconvenue de la défunte troisième voie CFF. Le travail mené par les deux cantons et la Métropole lémanique a permis des avancées significatives, avec le développement du Léman Express par exemple. Aujourd'hui comme hier, les deux cantons travaillent main dans la main pour que l'axe Genève-Lausanne soit consolidé, avec pour objectif de réaliser dans les meilleurs délais une nouvelle ligne, offrant la redondance qui fait cruellement défaut sur cet axe stratégique et dont les travaux planifiés entre Morges et Perroy constituent une première étape déterminante. Cela étant, comme déjà indiqué, le projet s'inscrit dans le contexte et la nécessité d'améliorer les infrastructures et les délais de parcours sur l'axe Genève-Lausanne-Berne. Cette réalité motive les deux cantons à travailler dans le cadre de la Métropole lémanique mais aussi à l'échelle élargie aux cantons de Fribourg et de Berne, unis par des intérêts communs et une vision partagée.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 septembre 2025.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni