



## CONSEIL D'ETAT

Château cantonal  
1014 Lausanne

Madame la Conseillère fédérale  
Simonetta Sommaruga  
Cheffe du Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication DETEC

*Envoi par courrier électronique :  
konsultationen@bav.admin.ch*

Réf. 22\_COU\_5705

Lausanne, le 5 octobre 2022

### **Consultation relative au rapport sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec les modifications des arrêtés fédéraux et sur la perspective RAIL 2050**

Madame la Conseillère fédérale,

Le Conseil d'Etat vous remercie de l'avoir consulté sur le projet de message relatif à l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et la perspective Rail 2050. Le développement d'une offre ferroviaire attractive est une condition indispensable pour permettre à la Suisse et au Canton de Vaud d'atteindre leurs engagements climatiques en matière de mobilité. A la lecture de ce document, le gouvernement vaudois estime que la Confédération doit avoir plus d'ambitions pour mettre rapidement à niveau le réseau ferroviaire romand, en particulier sur l'axe Genève-Lausanne et Berne. La vision Rail 2050 devrait être accompagnée d'objectifs de reports modaux significatifs, ainsi qu'un plan du développement du trafic international comme alternative aux vols court-courriers. Outre notre prise de position générale, vous trouverez en annexe à ce courrier d'accompagnement les réponses aux questions précises formulées par le DETEC dans le cadre cette consultation.

#### **Etat des programmes d'aménagements**

Le gouvernement vaudois suit avec une attention particulière le développement des étapes d'aménagement ferroviaire et apprécie que certaines évolutions demandées par la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) figurent dans ce message. Si nous sommes satisfaits que la Confédération propose l'adaptation du projet de gare souterraine de Genève pour garantir son fonctionnement et celui du réseau romand, nous regrettons que cette logique ne l'emporte pas pour l'ensemble des engagements prévus sur l'axe Berne-Lausanne-Genève.

Le Conseil d'Etat regrette en particulier que pour l'étape d'aménagement 2035, le Conseil fédéral ne tire pas les leçons des difficultés de construire des extensions de capacité au bord d'une ligne saturée et sans redondance en ne choisissant pas de construire un nouveau tronçon séparé à double voie entre Morges et Allaman. Avec le soutien de la CTSO, le Canton de Vaud réclame une modification de projet pour la construction d'un nouveau tronçon à double voie entre Morges et Perroy (variante dite tunnel long) en lieu et place de la construction d'une 3e voie entre Morges et Allaman le long du tracé historique actuel. Non seulement ce dernier scénario ne permettrait pas d'améliorer la robustesse de l'horaire, mais en plus il impliquerait une diminution de la capacité de la ligne Lausanne-Genève durant une dizaine d'années pour permettre sa réalisation, ce qui n'est pas acceptable pour l'un des axes ferroviaires les plus fréquentés et saturés de Suisse.

Le Conseil d'Etat regrette et s'étonne du manque de coordination entre la Confédération et les CFF. Ces derniers ont annoncé l'abandon récent de la technologie de compensation de roulis (WAKO) seulement une semaine après la mise en consultation du message. Ce dernier ne tient pas compte de ce choix qui biffe la diminution du temps de parcours entre Berne et Lausanne prévu pour l'étape d'aménagement 2025. Ce renoncement à WAKO, prévisible depuis plusieurs années, remet pourtant en cause toute la structure horaire approuvée par les Chambres fédérales en 2016 et en 2019. Le fonctionnement du nœud de correspondances de Lausanne, et donc d'une grande partie du réseau ferroviaire romand, est menacé par cette nouvelle promesse non tenue entre Lausanne et Berne. Le Conseil d'Etat demande au Conseil fédéral de réaliser le plus rapidement possible des mesures infrastructurelles urgentes compensant l'abandon de WAKO et garantissant le fonctionnement du nœud de correspondances Lausanne en lien avec son homologue de Berne.

De manière général, le Conseil d'Etat s'inquiète du retard pris par de nombreux grands projets pourtant essentiels pour garantir à court terme la capacité du réseau ferroviaire. Il souhaiterait que le DETEC fasse des propositions pour raccourcir les délais, en particulier en matière d'examen des autorisations et de levée des charges qui, au moment de l'envoi de ce courrier, bloquent toujours le démarrage des chantiers ferroviaires de modernisation de la gare de Lausanne.

### **Perspective Rail 2050**

Le Conseil d'Etat salue l'esquisse d'une vision à long terme des développements ferroviaires. Il regrette cependant que le message ne prenne pas en compte un objectif plus important et chiffré de report modal. Si le Canton partage les grands principes de Rail 2050 avec notamment le développement d'offres supplémentaires et de liaisons diamétrales ou tangentielles, il constate que ceux-ci restent très généraux et demandent des clarifications. En l'état, le Canton de Vaud s'oppose en particulier à celui qui prévoit de prioriser l'aménagement ferroviaire sur les courtes et moyennes distances. Si ce postulat semble pertinent dans les régions suisses bénéficiant déjà d'un système « grandes lignes » performant, ce n'est pas le cas en Suisse occidentale où les promesses de Rail 2000 ne sont toujours pas tenues, en particulier sur l'axe Genève-Lausanne-Berne. Cette situation implique des partages de capacité qui péjorent l'offre sur les courtes et moyennes distances du RER vaudois dont les cadences ne sont toujours pas conformes aux objectifs de dessertes arrêtés lors de l'étape 2025.

Sur la question plus spécifique de la volonté du DETEC de ne plus investir dans des projets permettant de diminuer la vitesse, nous avons pris note des déclarations dans la presse expliquant que la ligne Lausanne-Berne serait une des exceptions à ce principe. Le Conseil d'Etat demande au Conseil fédéral d'indiquer cette exception dans la perspective Rail 2050 et de préciser sa vision pour permettre aux trains de relier en moins d'une heure les nœuds de correspondances de Berne et Lausanne, et ainsi enfin achever le programme Rail 2000.

### **Trafic international et financement du FIF**

Le Conseil d'Etat s'étonne du peu de place accordée au trafic international dans le message mis en consultation. Cela est particulièrement inquiétant au moment où les pays voisins prévoient la réintroduction de grands express européens (TEE 2.0) qui vont dans leur majorité contourner la Suisse. Il manque à notre sens toute la vision à l'échelle du continent européen et la connexion de la Suisse occidentale avec le réseau européen à grande vitesse. Pour le Canton, seul un développement important et performant du trafic international, de jour comme de nuit, permettrait d'offrir une alternative attractive aux vols courts et moyens courriers. Cela implique d'avoir des liaisons plus fréquentes et sans changement au départ des principales gares de Suisse occidentale pour rejoindre les grands hubs de correspondances ferroviaires, comme Paris, Milan et Lyon. La problématique des RER dans les zones frontalières de l'Arc lémanique manque également dans l'orientation et les objectifs.

Le Canton de Vaud regrette aussi que la perspective Rail 2050 n'évoque pas les pistes pour garantir l'alimentation du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) à long terme. Les sources financières risquent de devenir insuffisantes à l'horizon 2040 pour permettre le lancement de projets importants et assurer en même temps l'entretien du réseau. Le Conseil d'Etat attend du Conseil fédéral une réflexion sur le financement à long terme des développements ferroviaires.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE

LE CHANCELIER

Christelle Luisier Brodard

Aurélien Buffat

#### **Annexe**

- Réponses au questionnaire du DETEC relative au projet de consultation

#### **Copies**

- OAE
- DGMR
- SG-DCIRH