

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS **chargée d'examiner l'objet suivant :**

Pétition Oui au train direct de Londres à Genève !

1. PREAMBULE

Pour traiter de cet objet, la Commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 20 juin 2024, à la salle du Bicentenaire, Place du Château 1, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Claire Attinger Doepper, Sylvie Pittet Blanchette, Anne-Lise Rime (remplaçant M. Pierre-François Mottier, excusé), Valérie Zonca, et de MM. Alain Cornamusaz, Michael Demont (remplaçant Pierre-André Pernoud, excusé), Guy Gaudard, Jean-Louis Radice, Thierry Schneiter, Pierre Zwahlen (remplaçant Nathalie Jaccard). Mme Marie Poncet Schmid, secrétaire de commission parlementaire, a tenu les notes de séances.

2. PERSONNES ENTENDUES

Délégation des pétitionnaires : Mmes Nadine McCormick, Claire Warmenbol

Représentants de l'administration : M. Romain Felli, Secrétaire général du DCIRH et M. Mehdi-Stéphane Prin (Délégué aux affaires ferroviaires), Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH)

3. DESCRIPTION DE LA PÉTITION

Les pétitionnaires demandent le soutien et l'aide des autorités vaudoises pour construire l'argumentaire en faveur d'une liaison ferroviaire directe entre Londres, Genève et Lausanne sur les aspects économiques et environnementaux.

4. AUDITION DES PÉTITIONNAIRES

En mars, l'annonce de la possibilité d'une telle liaison est parue dans la presse. Toutefois, Bâle a été envisagé comme terminus suisse. Après avoir pris contact avec M. le député David Vogel, auteur d'une interpellation sur la question, la pétitionnaire a lancé sa pétition. Le nombre de signatures – 5487 – démontre le soutien significatif de la part des personnes qui veulent voyager en toute tranquillité entre Genève et Londres. Sur la page internet, des signataires ont apporté leur commentaire en faveur de la pétition. Des personnes font souvent ce trajet pour des raisons professionnelles, les loisirs ou des visites familiales, près de 20'000 Britanniques résidant dans les cantons de Genève et Vaud, ainsi qu'en France voisine. Le voyage en train nécessite actuellement un changement à Paris, l'achat de deux billets, et il dure 8 heures. Porte à porte, la liaison directe prendrait un peu plus de 5 heures, comme en avion, mais avec le 15e d'émissions carbone. D'autres personnes apprécieraient un voyage moins stressant et permettant des activités impossibles en avion ou en voiture.

La moitié des signataires sont basés en Suisse, un quart au Royaume-Uni, un dixième en France voisine et le reste vient d'ailleurs. Il y a donc un fort intérêt pour cette initiative, ainsi qu'un marché potentiellement important.

Dès que 5'000 signatures ont été enregistrées, la pétitionnaire a envoyé des courriers aux Grands Conseils vaudois et genevois, ainsi qu'au Conseil fédéral et aux CFF. De la part de M. Röstli et des CFF, elle a reçu la confirmation que Genève était considérée comme une ville à desservir. Non seulement Bâle, mais aussi Zurich sont envisagées comme terminus. C'est donc le moment de montrer le soutien du Canton de Vaud à cette initiative.

Les principales raisons de soutenir la liaison ferroviaire directe Londres-Canton de Vaud sont les suivantes :

- La loi climat de 2023 vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, afin de s'adapter au changement climatique.
- La connexion apporterait des avantages économiques et sociaux à la région lémanique.

Bâle est envisagée afin de relier les pôles pharmaceutiques avec Londres, mais notre région dispose d'un important secteur financier et de nombreuses grandes organisations internationales. De plus, le potentiel touristique est plus important dans notre région tout au long de l'année. L'argument clé, invoqué par D. Vogel dans la presse, est le nombre de voyageurs : 1,15 million entre Londres et Genève, en 2019 ; 1,1 million entre Bâle et Londres et entre Zurich et Londres.

Les pétitionnaires ont besoin du Grand Conseil afin de montrer la volonté et le potentiel économique de la région et faire pression pour une décision favorable à Genève et Lausanne, plutôt qu'à Bâle et Zurich.

Le soutien des autorités vaudoises pourrait être de participer au financement des études techniques et des douanes, d'envoyer un message de soutien au Conseil fédéral ou d'apporter un soutien quant au contenu de l'argumentaire.

L'opportunité est réelle. Le chef des CFF a indiqué, dans un entretien, que le marché, non les politiciens, décidera de la liaison. Les politiciens vaudois et genevois peuvent souligner le potentiel économique de la liaison avec Londres.

La discussion entre les pétitionnaires et la commission porte sur les points suivants.

Une commissaire demande quels sont les contacts pris avec les associations qui militent pour le développement durable et qui pourraient être intéressées par la proposition. La pétitionnaire répond qu'elle prendra de tels contacts dans la deuxième phase de sa démarche ; pour l'heure, les contacts établis, personnels, se sont établis au gré des rencontres.

La pétitionnaire confirme que les pétitionnaires souhaitent que le Grand Conseil et le Canton de Vaud soutiennent la demande que le gouvernement suisse et les CFF instaurent la ligne ferroviaire directe entre Londres et Genève, au lieu de Bâle, en passant par Lausanne.

Un commissaire relève que la pétition est adressée aux autorités vaudoises, alors que les centres de décisions se situent auprès de la Confédération et des CFF. Les enjeux sont considérables, en lien avec la France, à la maîtrise des infrastructures et aux rames nécessaires pour ce trafic ferroviaire. Il demande si la pétitionnaire a l'intention de transférer la pétition au parlement fédéral ou si elle pense que la commission doit s'en charger. La pétitionnaire relève la nécessité de construire des quais de départ stériles. Le gouvernement suisse est en contact avec les autorités françaises et britanniques. Vaud ne pourra pas décider, mais il pourra promouvoir notre région par rapport à Bâle. La démarche aura plus de poids en venant aussi du Canton de Vaud.

Le même commissaire pense que ce qui peut faire pencher la balance auprès de la Confédération est de montrer les intérêts économiques d'une liaison directe entre Genève et Londres.

A une commissaire, la pétitionnaire explique ne pas avoir de liens directs avec le canton de Genève, mais que les pétitionnaires vont s'organiser avec les motionnaires.

5. AUDITION DES REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION

La question des liaisons ferroviaires internationales relève essentiellement des compétences de la Confédération. Pour cette raison, ce n'est pas la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) qui a été désignée pour être auditionnée. Sur le plan de l'État, la question est traitée essentiellement du point de vue du lobbying et des relations entre le Canton et la Confédération. Ces compétences sont celles de M. Prin, délégué aux affaires ferroviaires de l'État de Vaud, qui entretient des relations avec les CFF, l'Office fédéral des transports, le secrétariat général du département des transports et communications.

M. Prin annonce d'abord que le département est plutôt favorable aux demandes, mais que le canton de Vaud a peu de compétences dans le domaine. De plus, des éléments pratiques et techniques doivent être signalés.

A la suite de cette pétition et d'autres éléments, la Confédération a demandé aux CFF d'étudier les mesures à instaurer pour réaliser une liaison au départ de Genève, Zurich et Bâle. Pour les liaisons internationales, il est extrêmement complexe, pour la Suisse, d'exercer son influence. En effet, les règles européennes en matière de concurrence ferroviaire rendent impossibles les subventions de la part des collectivités territoriales ; il faut que des opérateurs ferroviaires soient intéressés par les marchés. Or, le marché suisse, relativement petit, est peu intéressant. Les grands opérateurs tels Trenitalia, Renfe, ou la Deutsche Bahn n'ont pas d'intérêts à viser la Suisse. Au départ de la Suisse, les CFF, via leur filiale TGV Lyria, pourraient développer des liaisons internationales, à condition qu'ils en aient les moyens. La problématique concerne toutes les destinations, pas seulement Londres.

Envisager une destination vers Londres implique du matériel roulant qui peut non seulement rouler sur les lignes à grande vitesse françaises, mais aussi traverser le tunnel sous la Manche. Actuellement, seule Eurostar détient ce matériel, plus étroit. La Deutsche Bahn, après avoir réalisé des tests, y a renoncé. Même si ce matériel roulant était acheté aujourd'hui, il faudrait certainement attendre sa livraison une dizaine d'années. Si Eurostar vient en Suisse, les trains arriveront de Bruxelles ou d'Amsterdam, mais pas d'Angleterre.

En effet, la principale difficulté d'une liaison Genève-Londres ou Zurich-Londres concerne les contrôles de sécurité qui doivent être effectués avant le départ pour l'Angleterre, selon son exigence. Cela nécessite des « quais stériles » avec un système de sécurité pour le tri des gens et les contrôles de sécurité et policiers, comme à Paris-Gare du Nord, Lille et Bruxelles. Ce dispositif prend beaucoup de place. Albert Rösti a demandé aux CFF d'étudier la création de trois quais stériles à Zurich – où il y a sans doute le plus de surfaces disponibles – Bâle et Genève. Les autorités genevoises ont suggéré Genève-La Praille, Cornavin ne le permettant pas.

En plus de ces installations, il faut l'autorisation de l'Angleterre pour ce genre de liaison. Une autre difficulté : un train partant de Genève pour Londres pourrait s'arrêter uniquement dans des gares dotées d'installations stériles – à savoir Lille. L'avantage du train d'offrir des correspondances dans plusieurs gares serait donc perdu. Commercialement, l'opérateur aurait plus de difficultés à être bénéficiaire – exigence de la concurrence pour une telle liaison.

Les questions principales sont de savoir si des quais stériles peuvent être construits en Suisse, à quelles conditions et à quels coûts. Un conseiller aux Etats vaudois a posé une série de questions au Conseil fédéral sur ces éléments, mais les réponses n'ont pas encore été données.

En résumé, la demande de la pétition est pertinente, mais en pratique, sa réalisation est complexe, notamment pour des raisons sécuritaires. De plus, sous l'angle institutionnel, à priori, ces questions touchent soit les CFF en tant qu'opérateurs, soit la Confédération. Le Canton de Vaud en tant

qu'autorité a relativement peu de compétences, si ce n'est de relayer ou d'exprimer son intérêt pour la liaison. Le Canton n'a pas les moyens ni de subventionner ni de se substituer aux autorités fédérales sur les questions de trafic ferroviaire international. Pour cette raison, le département est réservé quant à la possibilité d'entrer en matière sur cette pétition.

La discussion avec la commission porte sur les points principaux suivants.

Un commissaire demande combien de quais stériles sont répartis entre Genève et Londres et à quels endroits le train pourrait s'arrêter. M. Prin répond que seule Lille, disposant d'un quai stérile, permettrait des correspondances. Ainsi, un train depuis la Suisse vers Londres ne pourrait pas s'arrêter par exemple à Roissy-Charles-de-Gaulle, gare intéressante pour se rendre dans le sud-ouest de la France ou en Bretagne, par exemple.

L'exigence des quais stériles est anglaise depuis la mise en circulation de l'Eurostar, à la fin 2008 environ, explique M. Prin à un commissaire. Avec le Brexit, les exigences sécuritaires – contrôles de police et d'identité – se sont renforcées ; il faut compter une heure pour passer les contrôles.

Les liaisons ferroviaires à longues distances ont plus en commun avec le trafic aérien plus que ferroviaire, selon une logique de lignes reliant deux points sans interaction avec l'environnement, pour des raisons sécuritaires. Le système ferroviaire en Suisse est, au contraire, construit selon une logique de dessertes, de flexibilité et d'évolution sur de plus faibles distances. Cela nécessiterait d'adapter les infrastructures de manière importantes.

Une commissaire demande confirmation : le Conseil d'État ou la conseillère d'État concernée est favorable à cette nouvelle ligne, malgré les difficultés techniques pour la développer et la réaliser.

MM. Felli et Prin signalent que si la pétition est transmise au Conseil d'Etat, sa réponse suivra vraisemblablement la stratégie cantonale ferroviaire, publiée il y a quelques mois. Elle comporte une vision pour 2050 sur les plans vaudois, suisse et international. Le Conseil d'Etat est favorable aux liaisons internationales et une réflexion a été menée sur des destinations pertinentes, tenant compte du matériel roulant, du modèle économique à instaurer et de la nécessité d'une rentabilité. Le département attire l'attention sur les obstacles décrits et son manque de compétences.

Londres et Barcelone ont été citées. Toutefois, la priorité est de maintenir les liaisons existantes, de travailler sur les correspondances et d'obtenir une desserte sans changement à Genève vers Lyon dont la gare se trouve sur des lignes internationales avec l'Espagne et le sud de la France, entre autres. Des liaisons supplémentaires par TGV-Lyria et de nouvelles liaisons notamment vers Lille permettraient de se rendre en Angleterre et aux Pays-Bas. Ces liaisons paraissent plus accessibles et performantes.

A une commissaire qui demande pourquoi Bâle semble avoir été retenu alors que les mêmes problèmes sécuritaires se posent, M. Prin répond que les CFF n'en sont qu'à des déclarations. Si les CFF veulent cette liaison, ils devront acheter du matériel roulant, ou établir un partenariat.

M. Prin indique à une commissaire que les personnes passant une heure sur les quais stériles, depuis Lausanne, il faudrait 7,5 heures pour rejoindre Londres en train. On gagnerait en confort puisqu'il n'y aurait plus le transfert Gare de Lyon-Gare du Nord.

A la suite de la question d'une commissaire, M. Prin indique que la SNCF est l'un des actionnaires les plus importants. Ensuite, il y a les chemins de fer belges et une banque anglaise, notamment.

M. Prin répond à un commissaire que la gare de Lille comprend une partie pour le TGV et l'Eurostar avec plusieurs quais stériles, où les personnes descendent du train et passent les contrôles de sécurité. « Éviter l'écueil des quais stériles », dans la note adressée à la commission, signifie éviter de construire de tels aménagements en Suisse. On peut imaginer un système de TGV classique entre la Suisse et Lille, puis le passage par le quai stérile avant d'embarquer dans le train pour Londres. C'est la liaison directe vers Londres qui obligerait à construire des quais stériles en Suisse.

Une commissaire, consciente des limites du champ d'action cantonal, rappelle toutefois la possibilité de « faire bloc » autour d'une telle liaison. Dans quelle mesure, le Canton pourrait-il se coordonner avec le canton de Genève pour soutenir la liaison ferroviaire ?

Selon M. Felli, cela fait partie des mesures d'influence que le Canton essaie de pratiquer. En particulier, l'association OUESTRAIL – dont M. Prin est membre du comité – a pour objectif de promouvoir le développement du rail en Suisse occidentale. L'on pourrait y exprimer la position du Canton. Par ailleurs, il y a des « moments » institutionnels pour le Canton, de signifier à la Confédération son intérêt pour de nouveaux développements. Il n'existe pas de domaine de consultation directe des cantons sur les liaisons ferroviaires internationales.

M. Prin complète que le Canton a reproché au dernier message fédéral du programme de développement stratégique (PRODES) de ne pas avoir de vision du trafic international. Il indique finalement que ce qui a été expliqué lors de l'audition et dans la note se retrouvera dans la réponse à l'intervention Vogel.

6. DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMISSION

Les commissaires s'expriment en faveur de la pétition, malgré les points cités par les représentants de l'administration, le temps de déplacement identique qu'en avion et un coût qui sera sans doute élevé. Un commissaire pense aussi que la liaison n'est pas prioritaire pour le Canton.

Les raisons invoquées pour soutenir la pétition sont les suivantes :

- Le bilan CO₂ du voyage en train est meilleur qu'en avion.
- La pétition est complémentaire à l'interpellation Vogel.
- Le nombre de personnes voyageant entre Genève et Londres est important.
- Répondre à la pétition donnera l'occasion au Conseil d'Etat de communiquer sa stratégie en matière de liaisons ferroviaires internationales.
- Il faut renforcer les liaisons ferroviaires depuis la Romandie, parent pauvre des développements ferroviaires suisses.
- Soutenir la pétition est une manière de promouvoir la place économique et touristique de l'Arc lémanique.
- Il y a un espace de discussion dans lequel le Canton peut s'exprimer (exemple, à la suite du message PRODES).

Toutefois, un commissaire pense que la liaison par Lille serait plus simple, évitant la construction de quais stériles en Suisse ou le transfert à Paris.

Mme la Présidente insistera, en plénum, sur l'unanimité du vote de la commission.

7. VOTE DE RECOMMANDATION

La Commission recommande au Grand Conseil de renvoyer la présente pétition au Conseil d'État à l'unanimité.

Ecublens, le 17 décembre 2024

Le rapporteur :
(signé) *Jean-Louis Radice*