

**REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL**  
**à la simple question Romain Pilloud - Futur tronçon CFF Lausanne-**  
**Genève - Quelles perspectives chronologiques ? (24\_QUE\_93)**

**Rappel de la simple question**

*Le futur tronçon CFF entre Lausanne et Genève représente plus que jamais une priorité pour permettre le report modal des pendulaires sur l'Arc lémanique, mais aussi pour permettre de retrouver une fluidité du trafic automobile pour celles et ceux ne pouvant se passer de voiture pour une partie de leur trajet. Fort de ce constat, je pose la question suivante au Conseil d'Etat : **Quelles sont les perspectives chronologiques prévues par le Conseil d'Etat pour le développement rapide et complet du nouveau tronçon CFF entre Genève et Lausanne, dans le contexte où le Canton souhaite que la part modale des transports publics augmente de 20% aujourd'hui à 38% en 2050 ?***

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### Préambule

Le Conseil d'Etat accorde une importance stratégique au doublement du tronçon de la ligne ferroviaire Lausanne-Genève. Il rappelle brièvement que les conditions cadres en matière de financement et de planification de l'infrastructure ferroviaire reposent sur des compétences de la Confédération, représentée par son Office fédéral des transports (OFT). Celles-ci sont régies par la Loi sur les chemins de fer (LCdF). L'OFT est chargé de coordonner ces processus, en collaboration avec les Cantons et les entreprises ferroviaires.

L'arrêté fédéral portant sur le règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), adopté en 2014, a instauré le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) en 2016, remplaçant ainsi l'ancien fonds FTP. Le FIF, financé par des recettes obligatoires (RPLP, TVA, contributions cantonales), soutient non seulement les projets d'aménagements ferroviaires mais aussi l'entretien et l'exploitation du réseau. Les Cantons y contribuent, aujourd'hui, à hauteur de 623 millions de francs par an. Le Canton de Vaud y participe à hauteur 41,5 millions de francs en 2024.

Le cadre des travaux de planification est défini par le programme de développement stratégique (PRODES) qui est subdivisé en étapes d'aménagement (EA), revues tous les 4 à 8 ans, et qui permettent des ajustements progressifs de l'offre ferroviaire aux besoins de mobilité. L'OFT dirige et coordonne la planification conformément aux articles 48a à 48d de la LCdF. Il fixe les principes de chaque étape, analyse les besoins et évalue les projets soumis par les Cantons, en collaboration avec les gestionnaires d'infrastructure.

Les Cantons jouent un rôle clé, notamment dans la planification de l'offre régionale, qu'ils coordonnent à travers six régions de planification. Ils définissent et priorisent les projets régionaux, et ajustent leurs propositions pour garantir la cohérence avec les projets nationaux (grandes lignes et marchandises). Les Cantons peuvent s'exprimer sur les projets d'offre du trafic « grandes lignes » (TGL) et du transport de marchandises car ces orientations peuvent entraîner des changements considérables dans la planification du trafic régional.

### Réponse à la simple question :

*Quelles sont les perspectives chronologiques prévues par le Conseil d'Etat pour le développement rapide et complet du nouveau tronçon CFF entre Genève et Lausanne, dans le contexte où le Canton souhaite que la part modale des transports publics augmente de 20% aujourd'hui à 38% en 2050 ?*

Afin de répondre aux enjeux de développement ferroviaire, le Canton de Vaud a publié, en janvier 2024, sa stratégie ferroviaire – Vision 2050 (voir [www.vd.ch/train2050](http://www.vd.ch/train2050)). Celle-ci représente l'orientation pour la planification des prochaines étapes de PRODES visant à développer un système de transport ferroviaire performant et coordonné avec le développement territorial. Les mesures élaborées dans cette stratégie cantonale devraient permettre d'accroître la part modale des transports publics à 38% d'ici 2050. Parmi les priorités identifiées figure le doublement de la ligne entre Lausanne et Genève, qui permettra de créer un itinéraire alternatif, désengorger la ligne existante et renforcer l'offre régionale pour les déplacements de moyennes et courtes distances.

À ce titre, la Confédération a validé dans le cadre du Message 2023 de PRODES la réalisation d'un premier tronçon d'une nouvelle double voie entre Morges et Perroy (en souterrain) afin de répondre à la saturation du réseau actuelle entre Lausanne et Genève.

L'équipement intégral d'une seconde double voie entre Lausanne et Genève se fera par étapes successives, elle existe déjà entre Lausanne et Renens. Ces infrastructures sont essentielles pour garantir des réserves de capacité suffisantes, améliorer la redondance de la ligne historique et soutenir le développement futur de cet axe ferroviaire majeur. L'aménagement à 4 voies de l'entier du tronçon Lausanne – Genève a été étudié dans une étude prospective à long terme réalisée sous la conduite de l'OFT. Cependant, le financement des étapes à réaliser après le tronçon Morges – Perroy devra être étudié lors de l'élaboration d'une prochaine étape d'aménagement de PRODES.

En conclusion, les perspectives chronologiques pour un équipement intégral à 4 voies de l'axe Lausanne – Genève dépendent du calendrier des étapes d'aménagement de PRODES et des ressources financières du FIF qui sont du ressort de la Confédération. Un suivi étroit de ce projet est assuré par la Direction générale de la mobilité et des routes, qui collabore étroitement avec l'OFT dans le cadre des futures étapes d'aménagement (Messages 2026 et 2030) et des études complémentaires nécessaires à la concrétisation de cet objectif.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 20 janvier 2025.

La présidente :

Le chancelier :

*C. Luisier Brodard*

*M. Staffoni*