



**RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT**  
**à l'interpellation David Vogel et consorts au nom D. Vogel, V. Keller, R. Pilloud, M. Wyssa,**  
**D. Raedler, L. Balsiger, P. Jobin - Suisse romande ? Ici Londres ! (24\_INT\_45)**

**Rappel de l'intervention parlementaire**

*En 2012 déjà, une liaison directe entre Genève et Londres avait été identifiée comme étant intéressante par le groupe Eurostar et aurait permis de relier les deux villes en 5h30.[1]*

*Pour diverses raisons, cette option a été remise aux calendes grecques avant qu'en 2023, nous apprenions que le projet d'une ligne directe entre Londres et la Suisse soit enfin réétudiée. Or, la ligne évoquée est celle entre Bâle et la capitale britannique.[2]*

*Les vols entre Londres et la Cité de Calvin sont beaucoup plus nombreux que les liaisons avec la ville de Bâle. En reprenant les chiffres de 2019, nous trouvons qu'il y a plus de 1'100'000 usagers par année entre les villes de Bâle/Zurich et Londres alors que ce nombre entre Genève et Londres s'élevait à 1'150'000.[3] Devant ces chiffres, on ne peut que demander l'étude d'une ligne directe entre ces deux centres financiers importants. D'autre part, l'importance d'une telle ligne pour les touristes – tant à destination de Londres que de Genève ou des Alpes pour les skieurs anglais – semble avoir tout son sens.*

*Les experts estiment qu'une ligne directe serait possible dans un délai acceptable et tout porte à croire qu'une telle connexion directe serait rentable financièrement et aurait un impact maximum concernant la réduction des émissions de CO2.[4]*

*Nous pensons qu'il serait bon que les Conseils d'Etat des cantons de Vaud et Genève (en collaboration avec les autres cantons romands) étudient le coût financier d'une telle liaison et envisage également de calculer le coût d'une éventuelle garantie de déficit.*

*En outre, il nous semble important que, dans le cadre de la consolidation du concept d'offre 2035, le message 26 fixe comme objectif que l'offre d'une ligne directe entre Genève et Londres soit déposée auprès de l'Office Fédéral des Transports (OFT) pour qu'une telle ligne puisse profiter du paquet d'investissement.*

*Enfin, dans le cadre de la Conférence Transports de la Suisse Occidentale (CTSO), il serait bien de réunir les cantons romands afin de plaider la cause de cette ligne qui intéressera tant Genève, Vaud que Fribourg, Neuchâtel ou le Valais.*

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

- *Serait-il utile de mettre en place une étude approfondie, en collaboration avec les CFF, pour une évaluation des coûts précis en vue la mise en place d'une telle connexion directe entre Genève et Londres et travailler à sa prolongation jusqu'à Lausanne ?*
- *Serait-il possible de faire remonter à la CTSO, pour 2026, un objectif d'offre d'une ligne directe entre ces villes ?*
- *Serait-il possible d'évaluer le montant et les modalités d'un soutien sous la forme la plus utile qui soit et d'évaluer, entre autres, la pertinence d'une garantie de déficit ?*

## Réponse du Conseil d'Etat

### Préambule

La création d'une liaison ferroviaire directe entre Londres et la Suisse romande semble également intéressante aux yeux du Conseil d'Etat. Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie ferroviaire vaudoise, la question d'une liaison au départ de Lausanne via Vallorbe et Dijon a d'ailleurs fait l'objet d'une réflexion sommaire. Si un aller-retour quotidien était réaliste et intéressant d'un point de vue des horaires et des sillons disponibles, sa mise en œuvre dans le contexte de libéralisation du marché ferroviaire européen s'avère extrêmement difficile, car le marché suisse n'est de loin pas prioritaire pour les opérateurs pouvant prétendre circuler sur les lignes françaises à grande vitesse (SNCF, Trenitalia, RENFE...). En outre, les règles européennes en matière de concurrence ferroviaire rendent impossible tout éventuel soutien par une collectivité publique de liaisons à longue distance.

Les mesures de sécurité imposées pour le franchissement du tunnel sous la Manche rendent malheureusement la concrétisation d'une telle ligne encore plus difficile. Actuellement, seulement la société Eurostar dispose des autorisations et du matériel roulant capable de circuler à la fois sur les réseaux français et anglais à grande vitesse. Par ailleurs, un contrôle de sécurité et d'identité des voyageurs de type aéroportuaire est imposé aux voyageurs avant qu'ils embarquent dans les TGV franchissant le tunnel sous la Manche. Cette spécificité explique d'ailleurs le petit nombre de gares européennes desservies par les Eurostar venant de Londres, car elle implique notamment de disposer de surfaces dédiées pour les voyageurs se rendant en Angleterre et une logistique sécuritaire de type aéroport. Le Conseil fédéral a récemment demandé aux CFF de réfléchir à la réalisation d'un « quai stérile » de contrôle de voyageurs dans les gares de Bâle, Zürich et Genève. Le Conseil d'Etat renonce pour l'instant à demander l'étude d'une telle installation en gare de Lausanne, car elle mettrait en péril le fonctionnement du principal nœud de correspondances romand en monopolisant un quai et ses accès pendant une longue période pour répondre aux exigences sécuritaires anglaises.

Pour éviter cet écueil spécifique aux seuls trains à destination de l'Angleterre, une piste intéressante et certainement réalisable à plus court terme serait la mise en service d'une liaison TGV classique entre Lausanne et Lille Europe. Cette dernière gare est en effet un des hubs d'Eurostar, permettant des correspondances vers Londres, mais aussi en direction de Bruxelles et Amsterdam. En outre, un tel train circulant par le contournement à grande vitesse de Paris permettrait également d'offrir des correspondances avec de multiples TGV rayonnant dans l'ensemble de la France, en particulier en direction du Sud-Ouest et de la Bretagne. La mise en place d'une telle liaison serait facilement réalisable d'un point de vue logistique pour l'opérateur historique entre la France et la Suisse: TGV-Lyria. Dans le cadre de ses contacts réguliers avec cette filiale de la SNCF et des CFF, le Conseil d'Etat ne manque jamais de plaider pour un développement de ses routes au départ de la Suisse.

Actuellement, TGV-Lyria est cependant bridé par la taille réduite de sa flotte de rames mise à disposition uniquement par la SNCF. Un investissement des CFF dans du matériel roulant capable de rouler sur les lignes à grandes vitesses françaises permettrait certainement de résoudre ce point bloquant le développement de nouvelles routes au départ de la Suisse, et la réintroduction du quatrième TGV via Vallorbe.

### Réponse aux questions

- *Serait-il utile de mettre en place une étude approfondie, en collaboration avec les CFF, pour une évaluation des coûts précis en vue la mise en place d'une telle connexion directe entre Genève et Londres et travailler à sa prolongation jusqu'à Lausanne ?*

Les CFF ont déjà été chargés de réfléchir à une liaison avec l'Angleterre par leur actionnaire unique : le Conseil fédéral. Le Conseil d'Etat salue cette décision des autorités fédérales et ne manquera pas de suivre avec attention l'évolution de ce dossier pour qu'une éventuelle ligne ne soit pas seulement étudiée au départ de Bâle, mais aussi depuis la Suisse romande.

- *Serait-il possible de faire remonter à la CTSO, pour 2026, un objectif d'offre d'une ligne directe entre ces villes ?*

Le développement du trafic international depuis le nœud ferroviaire de Lausanne, plus court chemin entre Paris et Milan, est régulièrement évoqué lors des séances de la CTSO, qui n'a cependant aucune compétence, tout comme le Canton, pour fixer des objectifs d'offre en la matière.

- *Serait-il possible d'évaluer le montant et les modalités d'un soutien sous la forme la plus utile qui soit et d'évaluer, entre autres, la pertinence d'une garantie de déficit ?*

Dans le domaine du trafic international, le Canton n'a aucune compétence ni possibilité lui permettant d'envisager d'offrir une garantie de déficit à un opérateur lançant une nouvelle liaison internationale. Seule la Confédération a une petite marge de manœuvre dans ce domaine, notamment en étant l'actionnaire unique des CFF. Ceux-ci doivent disposer de moyens suffisants et d'une stratégie sur le long terme pour mettre en place des coopérations avec d'autres opérateurs ferroviaires européens pour lancer de nouvelles liaisons au départ de la Suisse romande, de jour comme de nuit.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 14 août 2024.

La présidente :

Le chancelier :

*C. Luisier Brodard*

*M. Staffoni*