



01.10.2024

24.3493

INTERPELLATION

# Liaison ferroviaire directe entre Lausanne et Londres via Genève. Quels coûts pour la Confédération (une alternative, Lausanne-Lille)?

Déposé par:

Broulis Pascal



Groupe libéral-radical  
PLR.Les Libéraux-Radicaux

Date de dépôt: 28.05.2024

Déposé au: Conseil des Etats

Etat des délibérations: Liquidé

## TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Quels seraient les coûts prévisibles d'une liaison ferroviaire directe entre Lausanne et Londres via Genève?
2. Est-ce que la Confédération envisage un ou plusieurs investissements à l'étranger?
3. Dans l'affirmative, pour quels projets et à hauteur de combien?
4. En raison du marché concurrentiel, est-ce que le Conseil fédéral envisagerait de faire supporter ces coûts uniquement aux entreprises ferroviaires ?
5. Existerait-il des possibilités de construire qu'un seul terminal de sécurité à Londres?
6. Est-ce que la création de terminaux de sécurité à Genève et Lausanne serait facilement réalisable en raison des travaux actuellement prévus?
7. Est-ce que la création d'une liaison directe entre Londres et Lausanne serait bénéfique à l'économie et au tourisme en Suisse romande?
8. Dans le cadre de la mise en place d'une telle liaison, serait-il possible d'utiliser des rames existantes pour éviter les contraintes liées à la protection incendie et à l'Eurotunnel?
9. Dans la négative, le Conseil fédéral envisage-t-il comme alternative d'inciter les CFF, via leur filiale TGV Lyria, à lancer une liaison entre Lausanne et Lille, permettant ainsi aux voyageurs romands de bénéficier des correspondances pour Londres, mais aussi vers la Belgique et les Pays-Bas?

## DÉVELOPPEMENT

L'OFT a récemment indiqué dans une étude<sup>[1]</sup> que le temps de trajet actuel entre Lausanne et Londres serait de 9h40 et entre Genève et Londres de 10h34, alors qu'en avion le temps de trajet est divisé par deux. Les médias<sup>[2]</sup> ont récemment fait écho que les CFF envisageaient une liaison directe entre Bâle et Londres. Une proposition similaire entre Genève et Londres a également fait l'objet d'interventions parlementaires dans les cantons de Vaud et Genève.

Dans sa réponse au postulat 23.3036, le Conseil fédéral a souligné que la mise en place d'une telle liaison entraînerait des coûts importants en particulier par la création de terminaux de sécurité dans les gares de départ, des contraintes de protection incendie ainsi que l'adaptation de rames compatibles avec l'Eurotunnel.

Dans le passé récent, la Confédération a pris en charge une partie des coûts pour améliorer les infrastructures ferroviaires à l'étranger, à titre d'exemple pour la ligne du Haut-Bugey à hauteur d'un tiers.

La présente interpellation a pour but d'identifier ces coûts et d'examiner la possibilité de bénéficier d'une économie d'échelle en mettant en place un éventuel terminal de sécurité à l'arrivée et non au départ. Puisqu'il serait également possible de créer une ligne directe entre Bâle et Londres et éventuellement Zurich, il serait utile d'éviter la création de quatre terminaux de sécurité.

<sup>[1]</sup> Étude des potentiels ferroviaires pour les liaisons internationales Perspectives régionales et longues distances, 2021.

<sup>[2]</sup> <https://www.rts.ch/info/suisse/14490410-les-cff-envisagent-un-train-direct-entre-bale-et-londres.html>

## **AVIS DU CONSEIL FÉDÉRAL DU 21.08.2024**

1. Contrairement à Londres, où les installations de contrôles et d'embarquement existent, un aménagement des gares suisses est nécessaire. Dans cette optique, l'OFT a chargé les CFF de mener des études pour de telles installations dans les gares de Genève, Bâle et Zürich. Les résultats devraient être connus dans le courant de l'année 2024. Selon les études de faisabilité menées, aucun aménagement en ligne n'est nécessaire en dehors des frontières suisses. Un prolongement vers Zürich ou Lausanne, qui se révèle être plus problématique en raison de la saturation des lignes suisses, n'est pas résolu à ce jour. Les coûts d'exploitation sont en principe identiques à toute autre liaison ferroviaire.

2./3. Si une liaison entre la Suisse et le Royaume-Uni devait voir le jour, la Confédération prendrait à sa charge les coûts liés aux installations en gares suisses. Comme aucun investissement à l'étranger ne paraît à l'heure actuelle nécessaire, il n'est pas prévu que la Confédération s'engage financièrement dans des projets à l'étranger.

4. L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire en Suisse est financé par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Concernant les coûts d'exploitation, une relation entre la Suisse et le Royaume-Uni tombe clairement dans la catégorie des relations internationales de voyageurs. Tout soutien financier aux exploitants à long terme est exclu. Un soutien financier initial via la loi sur le CO2 pourrait cependant être examiné. Mais comme le soutien financier par la loi sur le CO2 n'est possible que jusqu'en 2030, un subventionnement initial de l'exploitation d'une telle offre semble temporellement peu réaliste en raison des investissements d'infrastructure nécessaires à réaliser au préalable et de l'acquisition du matériel roulant.

5. Le contrôle de sécurité (tunnel sous la Manche) et le contrôle aux frontières (contrôles Schengen) doivent être effectués dans les gares d'origine, c'est-à-dire en Suisse. Un seul terminal à Londres n'est pas suffisant.

6. Les trois têtes de ligne envisagées en Suisse sont Genève, Bâle et Zürich. A Genève et à Bâle, les importants travaux prévus dans les prochaines années complexifient la réalisation des installations nécessaires à une liaison entre la Suisse et le Royaume-Uni. La priorité dans ces deux gares est de ne pas entraver, ni retarder les travaux prévus. Lausanne serait relié à Londres via Genève.

7. Une liaison entre le Royaume-Uni et la Suisse présenterait des avantages pour l'économie et le tourisme suisse. Mais au-delà de l'aspect économique, une telle liaison peut contribuer à la décarbonisation des transports.

8. Actuellement, le matériel roulant autorisé à circuler dans le tunnel sous la Manche est celui d'Eurostar. Cependant, les trains Eurostar ne sont pas homologués ni équipés pour une circulation sur l'infrastructure ferroviaire suisse au-delà de Genève ou Bâle CFF (courant de traction différent).

9. TGV Lyria n'est pas une entreprise ferroviaire indépendante, mais relève d'une coopération entre les CFF et la SNCF. Aujourd'hui, la Confédération n'a aucun moyen d'action pour inciter un opérateur à offrir quelque liaison ferroviaire que ce soit, même si des études menées par l'Office fédéral des transports ont confirmé un potentiel certain pour des liaisons ferroviaires vers le Royaume-Uni ou les Pays-Bas.

## CHRONOLOGIE

**09.09.2024** Discussion

## COMPÉTENCES

## AUTORITÉ COMPÉTENTE

([HTTPS://WWW.UVEK.ADMIN.CH/UVEK/FR/HOME.HTML](https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home.html))

## INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

## CONSEIL PRIORITAIRE

Conseil des Etats

## DOMAINES (2)

Transports Transports Économie Économie