



*Date de dépôt : 14 août 2024*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de Matthieu Jotterand :  
Synchronisation des développements potentiels de la route et du rail entre Genève et Lausanne – complément à la Q 3957-A**

En date du 21 juin 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Dans la réponse à la Q 3957 rédigée par le soussigné, le Conseil d'Etat conclut par « le Conseil d'Etat se félicite de cette réelle synergie qui se profile en vue de coordonner les projets de nouvelle ligne ferroviaire avec les projets d'élargissement de l'autoroute. Tout comme les études prospectives ferroviaires ont tenu compte du projet de troisième voie autoroutière, le canton de Genève veillera à ce que le Conseil fédéral intègre toutes les mesures nécessaires, y compris constructives, pour l'insertion de la nouvelle ligne ferroviaire. »*

*Les médias, eux, se sont fait l'écho de craintes de mise en concurrence du rail et de la route, notamment en rapport aux horizons temporels actuellement projetés décalés des deux projets.*

*Mes questions sont donc les suivantes :*

- Sur quels éléments concrets et effectifs le Conseil d'Etat se base-t-il pour déterminer « [une] réelle synergie » entre les deux projets et ainsi s'en féliciter ?*
- Etant entendu que l'étude ferroviaire prospective recommande l'itinéraire en tranchée couverte sous l'autoroute, qui semble faire consensus, qu'est-ce que le Conseil d'Etat entend par « mesures nécessaires » ?*

- *Est-ce que l'ajout de la mention « y compris constructives » sous-entend que le Conseil d'Etat se contenterait, selon le résultat de la votation populaire à venir, de laisser construire l'élargissement de l'autoroute sans que la liaison ferroviaire soit effectivement construite dessous lors de ces travaux, s'ils se réalisent ?*
- *Dans un tel cas, le Conseil d'Etat pense-t-il réaliste de rouvrir l'autoroute à peine une ou deux décennies plus tard ?*

*Je remercie par avance le Conseil d'Etat de sa réponse à ces questions.*

## **RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT**

L'Office fédéral des transports (OFT) a fait réaliser en 2023 une étude prospective dont il ressort qu'une partie du tracé du projet de deuxième ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne devrait être construit sous l'autoroute pour une section de 1,25 km permettant le franchissement de l'échangeur de Coppet. Le reste du tracé est pour sa part réalisable le long de l'autoroute, en surface ou sous forme de tranchées. Partant, l'OFT a initié début 2024 une étude préliminaire du tronçon Vengeron – Nyon de la nouvelle ligne ferroviaire, afin d'en assurer la coordination avec les études du projet d'élargissement de l'autoroute entre le Vengeron et Pierre Féline, et ainsi déterminer les mesures conservatoires et/ou constructives à observer dans le cadre du chantier d'élargissement autoroutier. Ces synergies de réalisation constituent un argument important en faveur d'une réalisation anticipée de la nouvelle ligne ferroviaire sur le tronçon Genève-Nyon, raison pour laquelle les cantons de Vaud et de Genève, appuyés par leurs partenaires de Suisse occidentale, soutiennent son inscription dans le prochain message fédéral sur le programme de développement stratégique ferroviaire (PRODES) de 2026.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

### **AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT**

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :  
Nathalie FONTANET