

Réponse au postulat du groupe PLR « Morges mérite mieux qu'une gare de banlieue »

N° DE RAPPORT-PRÉAVIS : 36/10.24



Figure 1 : Gare de Morges ©Ville de Morges

DIRECTION : Administration, mobilité et ressources humaines

RAPPORT-PRÉAVIS PRÉSENTÉ AU CONSEIL COMMUNAL EN SÉANCE DU : mercredi 2 octobre 2024

PREMIÈRE SÉANCE DE COMMISSION : mardi 29 octobre à 18 h 30 en salle Henri-Perregaux, Hôtel de Ville

DEMANDE DE DÉTERMINATION DE LA COMMISSION DES FINANCES : non

TABLE DES MATIÈRES

1	OBJET DU RAPPORT	3
2	ETAT DE SITUATION	3
2.1	Rôles et responsabilités.....	3
2.2	Etape d'aménagement (EA) du Programme de développement stratégique (PRODES).....	3
3	PROJET D'OFFRE ISSU DE L'EA 2035	4
4	PROCÉDURE DE CONSULTATION	6
5	COMMUNICATION SUITE À L'ABANDON DU SYSTÈME WAKO.....	7
6	LEVIERS D'ACTION.....	8
7	CONCLUSION.....	9

GLOSSAIRE

CDCTP	Conférence des délégués cantonaux aux transports publics
CITRAP	Communauté d'intérêts pour les transports publics suisses
CTSO	Conférence des transports de Suisse occidentale
ETF	Entreprises de transport ferroviaire
OFT	Office fédéral des transports
OUESTRAIL	Association regroupant personnes morales (cantons, communes notamment) ainsi physiques (élu·es communaux et cantonaux) pour promouvoir le développement du rail en Suisse occidentale
PRODES 2035	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire 2035
SAS	Service d'attribution des sillons, coordonne les différentes demandes de sillons

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1 OBJET DU RAPPORT

Par le présent rapport, la Municipalité répond au postulat du groupe PLR « Morges mérite mieux qu'une gare de banlieue ! » déposé lors de la séance du Conseil communal du 6 septembre 2023 et pris en considération par le Conseil communal dans sa séance du 4 octobre 2023.

En substance, [le postulat](#) invite la Municipalité à prendre contact avec les autorités cantonales et fédérales afin d'obtenir davantage d'informations quant à l'offre ferroviaire à l'horizon 2035 et à la future desserte ferroviaire de la gare de Morges et à entreprendre toutes les mesures nécessaires afin de garantir une desserte de qualité de la gare de Morges, et notamment à garantir des relations rapides et directes avec les gares de Genève, Lausanne, Sion, Fribourg, Berne et Zurich.

Pour y répondre, il apparaît nécessaire de comprendre le processus de développement de l'offre CFF, les partenaires impliqués dans la commande et le processus décisionnel afin d'identifier les marges de manœuvre de la Municipalité.

2 ETAT DE SITUATION

2.1 Rôles et responsabilités

Dans le cadre du développement de l'offre ferroviaire, l'OFT (Office fédéral des transports) est chargée de la planification et de la coordination de l'offre ferroviaire à l'échelle nationale ainsi que de la commande de l'offre. Les CFF sont quant à eux le principal opérateur ferroviaire suisse pour le trafic grandes lignes. Ils sont responsables de l'exploitation des services ferroviaires pour les trains de voyageurs et de fret. L'offre ferroviaire régionale revient aux cantons. Via la DGMR (Direction général de la mobilité et des routes), le Canton de Vaud commande l'offre en coordination avec l'OFT, qui cofinance cette offre.

2.2 Étape d'aménagement (EA) du Programme de développement stratégique (PRODES)

Lors de la conférence de presse du 27 février 2019, Andreas Meyer, CEO des CFF, a présenté l'étape d'aménagement¹ 2035 (EA 2035) du PRODES (programme de développement stratégique). Elle doit représenter une plus-value importante pour la clientèle de toute la Suisse et implique de nombreux travaux d'aménagement dont le but premier est d'améliorer le concept d'offre. Pour cela, il est question d'introduire davantage de cadences semi-horaire, voire au quart d'heure, afin que la Suisse devienne un RER géant. Le Parlement a alloué près de 13 milliards de francs au titre de ce programme, notamment pour financer l'infrastructure associée.

Cette étape se basait notamment sur des gains de temps sur le trafic grandes lignes grâce à l'introduction de nouveaux trains Twindexx. Ceux-ci promettaient non seulement une plus grande capacité du fait qu'ils disposent de deux étages, mais aussi une vitesse plus rapide grâce au système WAKO permettant aux trains de se pencher dans les virages et ainsi de maintenir une vitesse plus élevée. Les CFF espéraient ainsi gagner du temps sur les grandes lignes. Le projet d'horaire 2035 résultait de l'introduction de ce système pour garantir les correspondances nécessaires aux grandes gares.²

¹ Le postulat fait référence à cette étape d'aménagement 2035

² [A fond les bogies sur Lausanne-Berne sans mal de mer - Le Temps](#)

Depuis cette annonce, le système WAKO n'est plus utilisé étant donné les nombreux désagréments qu'il provoquait. L'abandon de cette technologie implique de revoir totalement les projets d'horaire proposés jusqu'à maintenant. Ainsi, les prédictions d'offre réalisées dans le cadre de l'EA PRODES 2035 ne sont plus valides. La situation actuelle reste floue, étant donné que ni l'OFT ni les CFF n'ont publié de nouveaux documents formels quant à un futur projet d'horaire pour 2035, si ce n'est pour confirmer la nécessité d'une phase de consolidation avec les parties prenantes. Un nouveau message au Parlement fédéral est prévu pour 2026 selon le DETEC.

3 PROJET D'OFFRE ISSU DE L'EA 2035

Les CFF et la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) se sont accordés sur une refonte nécessaire de l'horaire CFF dès 2025 en Suisse romande. En effet, dans un contexte d'augmentation des chantiers due à l'âge des infrastructures significativement plus important en Suisse romande qu'à l'échelle nationale, le nouvel horaire vise à renforcer la ponctualité du réseau. De nombreux travaux de renouvellement de l'infrastructure sont nécessaires pour cela, à l'image de la gare de Lausanne, dont la rénovation devait à l'origine se terminer en 2025.

Dès 2035, sur les tronçons du trafic grandes lignes où la demande est élevée, les CFF souhaitent introduire la cadence au quart d'heure. Les liaisons au quart d'heure prévues devront permettre de délester efficacement les trains aujourd'hui fortement sollicités. Il est prévu que cette amélioration de l'offre soit introduite sur plusieurs lignes, notamment sur la ligne Genève – Lausanne en impliquant les centres régionaux de Nyon et de Morges. Toutefois, l'OFT indique clairement en sous-titre de la page internet dédiée à ce projet qu'il est impossible d'en déduire l'horaire 2035 exact.

Afin de mieux percevoir les éventuelles modifications apportées par ce projet d'offre ferroviaire, il est nécessaire de rappeler la situation actuelle. La gare de Morges est aujourd'hui desservie par le trafic grandes lignes comme suit :

- IC 5 jusqu'au changement d'horaire 2025 (Genève-Morges-Yverdon-Bienne-Zurich-Saint-Gall)
- IR 15 cadence horaire (Genève – Nyon – Morges – Lausanne – Bern – Luzern)
- IR 90 cadence horaire (Genève – Nyon – Morges – Lausanne – Brig)
- RE cadence semi-horaire (Annemasse – St. Maurice)

Ainsi, Morges dispose chaque heure de 5 trains grandes lignes à destination de Genève, 4 à destination de Lausanne et 1 à destination d'Yverdon-les-Bains, ainsi que des liaisons sans changement vers Berne, Lucerne, Zürich ou encore Saint-Gall.

Pour rappel, ces projections sont en cours de modification par les CFF, à cause des retards sur l'infrastructure et l'évolution du contexte. Les résultats des nouvelles analyses seront mis en consultation auprès des parties prenantes. Selon les projections de desserte de l'EA 2035³, la gare de Morges devrait être desservie de la manière suivante par les trains du trafic grandes lignes :

- IC 9 cadence semi-horaire (Genève – Nyon – Morges – Lausanne – Brig)
- Réintroduction de l'IC 5 dit du bypass cadence horaire (Genève-Nyon-Morges-Yverdon-Bienne-Zurich)

³ Étape d'aménagement PRODES 2035 : une cadence pour l'ensemble de la Suisse - CFF

- Quatre RE (RegioExpress) par heure entre Genève et Lausanne, dont les destinations finales se répartiront entre la ligne du Simplon ou de Berne en fonction des capacités et temps de parcours.

Ainsi, la desserte directe entre Morges et Yverdon-les-Bains serait retrouvée et une nouvelle ligne RE maintiendrait la liaison à Berne sans changement. Pour rejoindre Lucerne, il sera nécessaire de changer de train à Lausanne.

Ce projet d'offre pour 2035 présenté dans le cadre du dernier message ferroviaire adopté par les Chambres fédérales ce printemps, signifie une amélioration des liaisons vers Genève et Lausanne, principales destinations de nombreux pendulaires habitant Morges et son District (voir figure 2). L'OFT a cependant prévenu en mai dernier que sa mise en œuvre serait retardée au début des années 2040 et qu'il doit désormais être reconsidéré face au manque d'infrastructures. Ainsi, il est impossible à l'heure actuelle de connaître la desserte de la gare de Morges à l'horizon 2035 (ou 2040). Les CFF lanceront une phase de consultation fin 2025, selon le dernier communiqué en date⁴. En effet, l'EA 2035 n'est pas abandonnée mais doit être adaptée au nouveau contexte (retard des infrastructures, potentiel technique amoindri des trains, etc.).

Le paragraphe suivant présente toujours l'EA validée à ce jour, sans prendre en compte les modifications en cours d'analyse. La présentation de la desserte ne prend pas en compte les trains du RER Vaud. Toutefois, ceux-ci permettent déjà aujourd'hui une desserte régionale à la cadence semi-horaire vers Lausanne en faisant halte à certaines gares situées entre Morges et Lausanne. Quant aux temps de parcours, les CFF indiquent que l'EA 2035 n'a pas pour objectif de réduire les temps de parcours. L'EA devrait permettre tout de même des gains de temps grâce au tunnel de Brütten et au tunnel de base du Zimmerberg II, ouvrages situés « *sur trois importants trajets du trafic grandes lignes* ». ⁵



Figure 2 : projet de desserte de l'arc lémanique selon PRODES 2035.

⁴<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/publications/blog-oft-actualites/stabilisation-de-la-future-offre-ferroviaire.html>

⁵ Étape d'aménagement PRODES 2035 : une cadence pour l'ensemble de la Suisse - CFF

4 PROCÉDURE DE CONSULTATION

Lors de l'élaboration de chaque étape d'aménagement ferroviaire a lieu une phase de consultation lors de laquelle de nombreux acteurs sont invités à donner leur avis. Quant au projet d'offre PRODES 2035⁶, on retrouve, en plus de diverses propositions spontanées, 89 acteurs invités à se prononcer, parmi lesquels :

- Les cantons ;
- La conférence des délégués cantonaux aux transports publics (CDCTP) ;
- Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises de transports ferroviaires ;
- Diverses organisations.

Cette consultation auprès des milieux intéressés s'est tenue du 8 juin au 17 juillet 2020. Les résultats de la consultation sont publics. Les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de transport ferroviaire, la branche du transport de marchandises ainsi que Sillon Suisse ont ainsi été invités à se prononcer sur ce projet d'offre 2035. Au total, 47 prises de position des acteurs invités et un avis spontané, provenant d'un acteur non invité, sont parvenues à l'Office fédéral des transports (OFT). Les communes sont représentées via ces différents acteurs. Pour rappel, cette phase sera de nouveau menée d'ici fin 2025 pour l'horaire 2035 ou 2040.

Parmi les remarques générales prononcées lors de cette consultation, il convient d'évoquer la prise de position de la CDCTP qui est soutenue et/ou reprise totalement ou partiellement par une majorité des cantons. Si la CDCTP salue la consultation des milieux intéressés et prend note des améliorations prévues, elle fait part également des interrogations qui subsistent du côté des cantons concernant les processus de planification et de mise en œuvre des étapes d'aménagement du PRODES 2035. De très nombreuses remarques ont été formulées quant à certains sillons précis et un nombre significatif de demandes concerne de nouvelles offres qui ne sont pas stipulées dans le projet d'offre PRODES 2035.⁷

Lors de cette phase de consultation, le Canton de Vaud a ainsi pris part au projet mené par les CFF qui traite notamment le principe de sillons sur le réseau ferré national. Plus d'une quarantaine d'entreprises de transport ferroviaire (ETF) circulent sur les réseaux suisses et pour que le système fonctionne, les ETF doivent demander un droit d'utilisation du réseau — appelé sillon — pour chaque train circulant à un moment et à un endroit précis. Un sillon est ainsi une autorisation à faire circuler :

- Un train précis (longueur, poids, profil, vitesse) ;
- Sur une ligne donnée du réseau ferroviaire ;
- À un horaire précis.

Le service d'attribution des sillons (SAS) coordonne les différentes demandes de sillons. Il règle les conflits lorsque plusieurs demandes s'avèrent incompatibles entre elles et attribue les sillons. La somme de toutes les attributions de sillons constitue l'horaire pour l'année suivante.⁸

À l'image de ce qui s'est fait dans d'autres Cantons, et à condition que l'infrastructure dispose d'un sillon libre, il est possible pour le Canton de porter un projet de ligne supplémentaire qui ne fasse pas partie du trafic grandes lignes.

⁶ Stratégie d'utilisation du réseau 2035, rapport sur les résultats de la consultation des milieux intéressés – OFT

⁷ Stratégie d'utilisation du réseau 2035, rapport sur les résultats de la consultation des milieux intéressés – OFT

⁸ [Service suisse d'attribution des sillons - SAS en bref \(tvs.ch\)](https://www.tvs.ch)

5 COMMUNICATION SUITE À L'ABANDON DU SYSTÈME WAKO

Pour rappel, les CFF ont tout d'abord :

- publié le projet d'offre PRODES 2035 (chapitre 3).
- proposé une phase de consultation (chapitre 4).

La dernière communication des CFF concerne une future stabilisation du nouveau projet d'offre avec un début des consultations prévue pour fin 2025. En revanche, la *Schweizer Eisenbahn Revue*, revue ferroviaire spécialisée citée par le groupe PLR dans son postulat, a publié en août 2023 une ébauche d'un potentiel futur projet de desserte ferroviaire grandes lignes de la Suisse⁹. Cet article décrit une phase de consolidation relative à la planification des transports publics pour le trafic grandes lignes en Suisse et illustre cela au moyen d'une carte sur laquelle moins de trains du trafic grandes lignes semblent s'arrêter à Morges.

Toutefois, cette ébauche d'un potentiel futur projet de desserte ferroviaire grandes lignes publié par la *Schweizer Eisenbahn Revue* n'indique aucune source à ce sujet, alors que les CFF et l'OFT, organes compétents en matière d'offre ferroviaire future, ne communiquent pas encore sur un réel nouveau projet d'offre « de remplacement » ; ces deux acteurs communiquent uniquement sur les raisons de cette phase de consolidation qui remplace le projet d'offre PRODES 2035 communiqué jusque-là et sur la future consultation des acteurs prévue pour fin 2025.

En plus d'avoir abandonné le système WAKO, les CFF et l'OFT ont annoncé que certains projets-clés accusent un retard par rapport au plan de construction initial, notamment l'aménagement des nœuds ferroviaires de Berne, Lausanne et Genève, celui de la gare de Zurich Stadelhofen, le tunnel de base du Zimmerberg II et le tunnel de Brütten. En Suisse romande, les CFF sont contraints d'adapter l'horaire de base dès 2025. En effet, l'horaire en vigueur ne peut plus être respecté : les voyageurs sont plus nombreux, les temps d'embarquement, de débarquement et de changement plus longs, et les travaux de construction impactent l'exploitation en de nombreux endroits. Par conséquent, la ponctualité diminue et l'insatisfaction des clients augmente.¹⁰

Compte tenu de ces développements, les CFF sont arrivés à la conclusion que l'horaire cible (« projet d'offre ») fixé pour 2035 avec la dernière étape d'aménagement ne peut pas être mis en œuvre tel quel. L'OFT partage ce constat et l'a intégré dans le projet mis en consultation relatif au rapport sur les programmes d'aménagement et à la perspective RAIL 2050.¹¹

La révision et la consolidation du projet d'offre 2035 seront au cœur du message de la Confédération sur l'aménagement ferroviaire qui suivra en 2026. Les mesures infrastructurelles nécessaires à cet effet doivent permettre de perfectionner le réseau de sorte que l'offre définie dans l'étape d'aménagement 2035 puisse être exploitée de manière stable et ponctuelle. Concrètement, cela peut signifier que d'autres gares doivent être agrandies afin de pouvoir répondre à la demande toujours croissante, sans compromettre la sécurité ni augmenter le temps de correspondance.^{12,13}

⁹ Aus für Bahn 2000 8.2023 – Schweizer Eisenbahn Revue

¹⁰ [Phase de consolidation de l'aménagement ferroviaire \(admin.ch\)](#)

¹¹ [Phase de consolidation de l'aménagement ferroviaire \(admin.ch\)](#)

¹² [Phase de consolidation de l'aménagement ferroviaire \(admin.ch\)](#)

¹³ [Consolidation du projet d'offre 2035 - OFT \(admin.ch\)](#)

6 LEVIERS D'ACTION

Le postulat demande :

1. Premièrement de prendre contact dans les meilleurs délais avec les autorités tant cantonales que fédérales pour confirmer les dégradations prévues de l'offre ferroviaire à l'horizon 2035.

Plusieurs membres de la Municipalité ont déjà des contacts rapprochés avec les autorités lors de la planification des horaires ferroviaires. Les contacts ont été établis par le biais de l'alliance des villes suisses, la CTSO, OUESTRAIL ou encore des séances organisées avec la DGMR. Elle tient donc à rassurer les postulants sur sa proactivité sur le sujet des horaires. En l'occurrence, cette proactivité a permis de conserver plusieurs passages de train pour l'IC5 dès 2025, aux heures de pointe du matin et du soir, alors qu'il était prévu de ne plus relier Yverdon à Morges sans changement. De plus, des liaisons directes entre la gare de Morges et la gare de Prilly-Malley ont été conservées à minima jusqu'à fin 2025 (via la ligne R9). Une recherche de solution pérenne est en cours, mais les travaux indispensables sur la ligne ne permettent pas de maintenir tous les arrêts. Le communiqué de presse de la Ville de Morges, daté du 28 mai 2024 met en avant ces éléments¹⁴. Par ailleurs, la CTSO et les CFF ont convenu que ces prochaines années l'horaire devait être évolutif pour permettre la mise en œuvre de nouvelles offres dès que l'achèvement d'un chantier le permet.

2. Dans un second temps, le groupe PLR demande via son postulat d'entreprendre les mesures nécessaires afin de garantir une desserte de qualité de la gare de Morges, et notamment à garantir des relations rapides et directes avec les gares de Genève, Lausanne, Sion, Fribourg, Berne et Zurich.

Comme développé précédemment, il convient de rappeler que les questions ferroviaires sont de la compétence de la Confédération.

Des rencontres ont lieu entre les CFF, la DGMR et la Commune de Morges, tous les partenaires partagent le même objectif, à savoir une offre ferroviaire de qualité. Le Canton de Vaud a par ailleurs présenté sa vision à l'horizon 2050 qui prévoit notamment de « conforter le rôle du réseau vaudois au cœur du rail en Suisse romande et renforcer les liaisons nationales et internationales. » Pour ce faire, le Canton mentionne que « des infrastructures doivent être créées, renforcées et modernisées. Parmi les mesures structurantes bénéficiant à l'ensemble du réseau ferroviaire national, la stratégie identifie : l'extension souterraine de la gare de Lausanne, le doublement de la ligne entre Lausanne et Genève, l'augmentation de la capacité sur la ligne du Pied du Jura et en particulier sur la liaison directe entre Bussigny et Morges.¹⁵», tout en spécifiant qu'il n'est pas commanditaire mais force de proposition dans ses interactions avec la Confédération.

Aussi, la mise en consultation de l'horaire 2025 a vu naître « l'alliance des villes suisses » rassemblant les villes touchées par la suppression de IC5 reliant Genève-aéroport-Genève-Morges-Yverdon-Neuchâtel-Bienne-Soleur-Olten-Aarau-Zürich-Zürich-aéroport-Winterthur-St-Gall-Rorschach en ligne direct. Cette mobilisation des villes, dont la Ville de Morges a fait partie,

¹⁴ <https://www.morges.ch/media/document/2/communique-horaires-2025.pdf>

¹⁵ <https://www.vd.ch/mobilite/loffre-de-mobilite-a-votre-disposition/voies-ferrees/strategie-cantonale-ferroviaire#c2098801>

a permis une rencontre avec la CTSO et l'OFT afin d'identifier les marges de manœuvres possibles et de conserver une offre aux heures de pointe.

De plus, les CFF, sur mandat de l'OFT, étudient le doublement de la ligne Lausanne-Genève et dont un premier tronçon sous forme d'un tunnel entre Morges et Perroy vient d'être validé par les Chambres fédérales. Le manque de capacité identifié sur cette ligne doit être renforcé, c'est pourquoi la Municipalité suit le résultat des études exploratoires avec intérêt et elle ne manquera pas de réagir aux projets des CFF.

Enfin, il est important de rappeler que les travaux actuels et futurs de mise en conformité effectués en gare de Morges par les CFF vont permettre aux trains de continuer à pouvoir s'arrêter sur des quais dorénavant aux normes (plus longs et larges notamment). Les montants importants investis jusqu'à aujourd'hui par les CFF, via le Fonds d'infrastructure FIF, sont gage de la volonté d'offrir une desserte ferroviaire de qualité.

Le projet de CFF infrastructures, qui fera bientôt l'objet d'une Procédure d'Approbation des Plans (PAP), concerne autant les quais, que le réaménagement de gare elle-même et la création d'un passage inférieur traversant qui reliera la place de la Gare sud aux quartiers situés au Nord des voies. Ce vaste projet CFF améliorera largement le hub de transports publics de la gare. Il est coordonné et interdépendant avec les projets de la ville de Morges, en particulier la planification Morges gare nord qui permettra de faire le lien avec le débouché du passage inférieur sous le pont de l'autoroute. La planification assurera la disponibilité de la parcelle N°677. Cette planification communale est donc essentielle pour le développement de toute l'interface de la gare.

La Municipalité de Morges poursuit ainsi ses interactions avec les partenaires afin de défendre les intérêts de la Ville. Elle fait tout son possible et interviendra lors de la prochaine phase de consultation publique prévue fin 2025, comme elle l'a fait pour l'horaire 2025.

7 CONCLUSION

La Municipalité est convaincue de la nécessité pour la gare de Morges de disposer d'une bonne desserte afin de garantir l'accessibilité et l'attractivité de la ville. De plus, il s'agit de permettre aux voyageuses et voyageurs de se déplacer de manière responsable et performante en transports publics. Les enjeux socio-économiques sont importants et les effets néfastes d'une détérioration de l'offre sont évidents, non seulement pour la Ville, mais également pour l'ensemble de la Région, et ce autant pour les personnes qui y habitent que pour celles qui viennent y travailler ou étudier.

Cependant, il est important de mentionner que les leviers d'actions de la Municipalité sont limités, car le développement de l'offre ferroviaire est de la compétence de la Confédération. Néanmoins, la Municipalité s'engage à défendre les intérêts de la Ville et à cultiver un esprit de dialogue avec les instances cantonales et fédérales afin de leur faire connaître ses besoins et préoccupations. Les démarches entreprises jusqu'à ce jour témoignent de l'intérêt réel et de l'attention particulière donnée à la question de la desserte ferroviaire.

Vu ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES

- vu le rapport-préavis de la Municipalité en réponse au postulat déposé par le groupe PLR « Morges mérite mieux qu'une gare de banlieue ! »
- après avoir pris connaissance du rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. de prendre acte du présent rapport.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 23 septembre 2024.

au nom de la Municipalité
la syndique le secrétaire

Mélanie Wyss Giancarlo Stella