

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission n° 83

chargée de l'examen du postulat de Louis Dana et crts - Trains de nuit et frilosité fédérale : les Villes doivent prendre les devants !

Présidence :	M. Samuel DE VARGAS (soc.)
Membres présent·e·s :	M. Louis DANA (soc.) ; Mme Gaelle MIELI (soc.) ; Mme Christelle RIGUAL (soc.) ; Mme Marlyse AUDERGON (Les Vert·e·s) ; Mme Tatiana TAILLEFERT (Les Vert·e·s) ; Mme Eliane AUBERT (PLR) ; M. Olivier PAGNOT BLOCH (PLR) ; M. Johan PAIN (EàG) ; M. Mathias PAQUIER (v'lib.)
Membres excusés :	Mme Marie-Claude GUERRY (Les Vert·e·s) ; M. Jean-Claude SEILER (PLR) ; M. Thibault SCHALLER (UDC)
Municipal :	M. Grégoire JUNOD, syndic en charge CULTURE ET DEVELOPPEMENT URBAIN (excusé)
Invité :	M. Simon AFFOLTER, secrétaire municipal
Notes de séances :	M. Mathieu CENTELIGHE

Lieu : Hôtel de Ville, salle des commissions

Date : 8 mai 2026

Début et fin de la séance : 15h30-15h49

Rappel du postulat :

Le postulant rappelle que la Confédération a récemment refusé de financer le développement de trains de nuit, tout en indiquant qu'il souhaite rester optimiste et considérer ce refus comme potentiellement ponctuel. Il souligne néanmoins qu'une partie de la population, en particulier de la jeunesse, exprime une demande croissante pour des alternatives crédibles à l'avion et pour une transformation des habitudes de mobilité.

Dans ce contexte, cinq textes similaires ont été ou vont être déposés dans les cinq plus grandes villes de Suisse. L'objectif est d'envoyer un signal politique à la Confédération et de faire entendre que les villes, principales concernées par les enjeux de mobilité, de climat et d'accessibilité internationale, souhaitent un engagement plus fort en faveur des trains de nuit. Le postulant précise ne pas attendre que la Ville finance elle-même les 10 millions de francs évoqués pour la ligne Suisse-Malmö. La démarche se veut avant tout symbolique et politique.

Conseil communal de Lausanne

Discussion générale :

Plusieurs commissaires saluent l'intention du postulat, en particulier la volonté d'encourager le report modal de l'avion vers le train. La diminution de la mobilité aérienne, l'amélioration de l'offre ferroviaire internationale et le développement de liaisons entre grandes villes européennes sont considérés comme des objectifs pertinents. Il est relevé qu'une meilleure coordination internationale pourrait contribuer à rendre le train plus attractif, notamment pour les trajets entre capitales et grandes villes.

Certaines réserves sont toutefois exprimées quant au rôle concret que pourrait jouer la Ville. Plusieurs commissaires s'interrogent sur l'opportunité de limiter la réflexion à une contribution financière ou à une aide au prix des billets. Il est souligné qu'une action purement économique serait insuffisante et qu'il conviendrait plutôt d'examiner plus largement les conditions d'accès au train longue distance, la qualité du service, la réduction du nombre de changements, la coordination des horaires et le confort des liaisons.

La question des bus longue distance est également discutée. Une commissaire relève que le postulat mentionne les bus routiers et demande des précisions sur ce point. Elle exprime des doutes quant à la qualité des services proposés par certaines compagnies privées, évoquant des trajets inconfortables, de nombreuses pauses, une forte dépendance au trafic routier et un bilan carbone potentiellement moins favorable qu'attendu. Un autre commissaire abonde dans ce sens et mentionne également la mauvaise qualité de certaines offres actuelles de bus privés.

Plusieurs interventions mettent en avant le potentiel du train pour renforcer l'attractivité de Lausanne. Les liaisons directes vers Paris ou Marseille sont citées comme exemples positifs, de même que la possibilité de développer davantage des trajets internationaux confortables et accessibles. Il est rappelé que les trains de nuit ne répondent pas uniquement à une demande de la jeunesse, mais peuvent intéresser un public plus large souhaitant privilégier le train à l'avion. Il est également relevé que Lausanne pourrait elle-même bénéficier de ces liaisons par un accroissement du tourisme et une meilleure intégration dans le réseau ferroviaire européen.

Le postulant rappelle que la démarche du dépôt se veut principalement symbolique. Selon lui, la Confédération n'a pas rempli son rôle en matière de développement des trains de nuit, alors même que la loi sur le CO₂ invite à favoriser ce type de liaisons. Il explique avoir coordonné sa démarche avec des homologues d'autres grandes communes afin de déposer des textes similaires et de donner un signal conjoint. Il précise que l'objectif n'est pas que les villes financent seules ces trains, mais qu'elles affirment clairement le besoin de lignes confortables, abordables et écologiquement pertinentes.

S'agissant de l'aspect financier, le postulant précise que la démarche ne vise pas prioritairement le financement direct de billets de train, même s'il considère que cette idée pourrait être intéressante. Il évoque plutôt un soutien à certains éléments constitutifs du service ferroviaire. Concernant les bus, il indique ne pas en avoir lui-même pris au départ de la Suisse, mais explique que leur mention répond aussi à

Conseil communal de Lausanne

des réalités d'autres communes, notamment lorsque certaines régions voisines sont mal desservies par le rail. Il estime que, malgré leurs limites, les bus restent généralement préférables à l'avion sur le plan écologique, en particulier lorsque des compagnies publiques permettent de compenser l'absence de lignes ferroviaires suffisantes.

**La commission propose au Conseil communal de renvoyer le postulat à la
Municipalité pour étude et rapport-préavis par :**

8 OUI 0 NON 2 ABST

Lausanne, le 25 mai 2026

Le rapporteur :
Samuel DE VARGAS