

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Nicolas Rochat et consorts - Liaison Lausanne-Paris via Vallorbe/Genève : optimisation du parcours vs rentabilité quelle stratégie pour le long terme ?

Rappel de l'interpellation

En date du 16 février 2011, les deux opérateurs ferroviaires CFF et SNCF ont signé un nouvel accord commercial pour 12 ans, destiné à renforcer et développer leur partenariat dans l'offre à grande vitesse entre la France et la Suisse, exploitée sous la marque TGV Lyria.

Les liaisons Lausanne-Paris passeront de quatre à cinq liaisons quotidiennes d'ici 2014. Ces liaisons bénéficieront également d'une baisse de temps de parcours de 15 minutes selon les CFF.

Si l'on ne peut que se réjouir de ce nouvel accord, il n'en demeure pas moins que trois relations sur cinq seront effectuées via Genève. Ceci aura pour conséquence que le TGV ne circulera plus que deux fois par jour via la ligne Lausanne-Vallorbe-Dijon-Paris.

Les arguments avancés par les CFF dans la presse ne concernent que la rentabilité à court terme : permettre de remplir les trains aux heures creuses en les faisant passer par Genève. Même s'il est fait référence d'une diminution du temps de parcours à court terme, les CFF font fi des travaux d'optimisation du tronçon Dôle-Dijon payés par le contribuable suisse à hauteur de 50 millions et qui verra une diminution du temps de parcours de 30 minutes.

De plus, les CFF ont annoncé récemment que dès 2013, au vu de la surcharge des sillons entre Lausanne et Genève, l'ICN Bienne-Genève Aéroport ne s'arrêtera plus à Morges et Nyon, sauf 5 correspondances matinales et tardives. L'accès à Morges et Nyon se fera via un changement de correspondance à Lausanne, soit un allongement du temps de parcours de +15 minutes en direction de Morges et +22 minutes pour Nyon.

Ces différentes décisions constituent, à notre sens, une sérieuse atteinte au développement de la politique d'agglomération et à la nouvelle politique régionale implémentées par le canton et la Confédération.

C'est bien dans une optique de stratégie à long terme que se fixe cette interpellation, à savoir quelle est la réelle intention des CFF pour les relations franco-suisse et quels sont les critères retenus.

Au vu de ce qui précède, cet état de fait amène les soussignés à poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- 1. Quel est l'avis du Conseil d'Etat suite à cet accord, en regard avec la politique d'agglomération et la nouvelle politique régionale ?*
- 2. Le Conseil d'Etat a-t-il eu connaissance des impacts et incidences qu'auront trois liaisons TGV supplémentaires sur la ligne déjà saturée Lausanne-Genève ?*

3. *Le Conseil d'Etat peut-il nous confirmer la décision des CFF de réduire à 5 relations quotidiennes les arrêts en gare de Morges et Nyon pour les ICN Bienne-Genève ?*

4. a) *La Conférence transjurassienne (CTJ) respectivement arcjurassien.ch, présidée par le président du Conseil d'Etat, ont-ils été consulté ou informé en amont sur cet accord ?*

b) *Dans le cas contraire, le président du Conseil d'Etat compte-t-il intervenir auprès de ces différentes instances afin qu'elles prennent position ?*

5. *Le Conseil d'Etat dispose-t-il d'informations sur la stratégie des CFF lorsque les travaux d'optimisation de la ligne Dôle-Dijon seront aboutis vis-à-vis des TGV Lausanne-Paris ?*

6. *Le Conseil d'Etat connaît-il les incidences de ces suppressions de train aux heures creuses via Vallorbe en rapport avec la liaison TGV Berne-Neuchâtel-Paris ?*

Souhaite développer.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil fédéral s'est déterminé sur l'avenir de la liaison TGV Lausanne – Paris en réponse à une interpellation déposée par Mme la Conseillère nationale Josiane Aubert en date du 9 mars 2011. Cette interpellation se référait également à l'accord commercial signé le 16 février entre les Chemins de fer fédéraux (CFF) et la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

En préambule, il est important de rappeler ci-dessous la réponse du Conseil fédéral du 18 mai 2011 à cette intervention de Mme la Conseillère nationale Josiane Aubert. Cette réponse souligne l'importance de la liaison par l'Arc jurassien et par Vallorbe :

" Les appréhensions et les questions apportées par l'auteur de l'interpellation concernent des conflits d'objectifs qui surgissent entre la rentabilité des différentes liaisons internationales longues distances, les investissements déjà consentis pour les raccordements LGV et les intérêts de politique nationale et régionale qui s'y rapportent. Le Conseil fédéral est tout à fait conscient de ces conflits d'objectifs.

Dans ses objectifs stratégiques dressés à l'attention des CFF pour les années 2011 à 2014, le Conseil fédéral escompte que les CFF garantiront l'intégration de la Suisse dans le réseau européen aux LGV ainsi que des liaisons favorables à d'importants pôles économiques. L'offre de transport doit être fournie sur une base d'autofinancement. Les entreprises de transport ferroviaire sont compétentes en matière de trafic sur ces tronçons.

Dans le cas d'espèce, il s'agit de la compagnie exploitante Lyria, qui appartient à 74 pourcent à la SNCF et à 26 pour cent aux CFF.

Le critère principal utilisé par les CFF et la SNCF afin de définir l'offre est la rentabilité des trains. L'offre 2012 prévoit neuf TGV Genève-Paris (statu quo), six TGV Zurich-Paris (nouvelle offre Rhin-Rhône), quatre TGV Lausanne-Vallorbe-Paris (statu quo), un TGV Berne-Paris (statu quo). Lyria n'a pas encore planifié un détournement des TGV Lausanne-Vallorbe-Paris via Genève, qui ne correspond pour l'heure qu'à une option à moyen terme. Si le nombre de liaisons entre Lausanne et Paris devait être augmenté, celles-ci pourraient alors se faire, selon les intentions de Lyria, via Genève. Lors de la suppression d'un des deux TGV Berne-Paris (2009), Lyria s'est engagée à ne pas supprimer le TGV restant dans les cinq années suivantes.

Le Conseil fédéral attache une grande importance au fait que la Suisse ait de bons raccordements au réseau TGV français. Avec ses investissements d'infrastructure dans le cadre des raccordements LGV (loi sur le raccordement aux LGV, LLGV ; RS 742.140.3), la Suisse a créé les conditions préalables à une bonne liaison en direction de Paris. Le Conseil fédéral s'engage à ce que ces investissements servent aussi à long terme. Il considère à cet égard que la liaison à travers l'Arc jurassien constitue

une bonne solution de rechange, car les tronçons Lausanne - Genève et Berne - Bâle sont déjà très chargés.

Le Conseil fédéral épuiera les moyens disponibles afin de garantir cette liaison.

Toutes les liaisons existantes au départ de la Suisse et à destination de Paris sont (jusqu'à la frontière nationale) contenues dans la concession de trafic longues distances des CFF.

Une liaison TGV Lausanne-Paris par Genève nécessiterait une modification de concession. C'est également sous l'aspect des investissements LGV déjà consentis que l'Office fédéral des transports examinerait une demande des CFF visant à modifier la concession en ce sens.

...

5. Le Conseil fédéral n'a pas connaissance d'incidences. Conformément à la Convention du 5 novembre 1999 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse (RS 0.742.140.334.97), il y a lieu d'améliorer l'offre sur l'Arc jurassien. Le Conseil fédéral ne voit pas de raison de remettre en question cet objectif.

6. Un éventuel nouveau tracé via Genève contreviendrait au Concept Romandie. Ce concept proposera de la capacité supplémentaire, mais uniquement aux heures de pointe durant lesquelles le trafic de marchandises est très fortement réduit afin de fournir des sillons supplémentaires au trafic de voyageurs. Aux heures creuses, l'offre du trafic de marchandises est renforcée et restreint fortement les capacités en trafic de voyageurs. La première tranche du STEP (anciennement Rail 2030) prévoit donc des investissements (330 millions de francs) afin de réduire les conflits entre ces deux trafics. De plus, le nœud de Lausanne, et en particulier celui de Genève, posent de grands problèmes de capacité.

Les liaisons additionnelles via Lausanne-Genève solliciteraient encore plus de sillons alors que le nombre de ceux-ci atteint déjà ses limites ; elles chargeraient aussi les nœuds ayant déjà un trafic dense et augmenteraient encore la pression sur d'autres aménagements d'infrastructure. "

Réponses du Conseil d'Etat aux questions

1. Quel est l'avis du Conseil d'Etat suite à cet accord, en regard avec la politique d'agglomération et la nouvelle politique régionale ?

Le Conseil d'Etat a été très surpris de l'information concernant la réduction annoncée du nombre de paires de courses entre Paris et Lausanne par Vallorbe. L'information a par la suite été démentie.

En revanche, le Conseil d'Etat se réjouit de la décision des CFF et de la SNCF d'acquérir les rames POS (abréviation de Paris - Ostfrankreich - Süddeutschland), actuellement utilisées sur la ligne du TGV Est et qui remplaceront les rames actuelles mises en service au début des années huitante. Les performances de ces rames permettront de gagner quelques minutes entre Paris et Lausanne. Mais surtout, ces rames pourront circuler à la même vitesse que les autres trains empruntant la ligne TGV Paris sud-est (300km/h). Les TGV actuels Paris - Lausanne sont plus lents avec une vitesse maximale limitée à 270 km/h, ce qui a un effet défavorable sur la capacité de la ligne aujourd'hui saturée.

Le gouvernement vaudois soutient le développement des relations ferroviaires entre Paris et Lausanne par Vallorbe. Ces relations contribuent à offrir une liaison très performante vers Paris depuis le Nord vaudois et la Vallée de Joux notamment.

Alors que des montants considérables devront être investis sur le réseau national pour accroître la capacité ferroviaire, notamment entre Lausanne et Genève, le Conseil d'Etat relève que la ligne par Vallorbe offre d'importantes réserves de capacité qu'il s'agit d'utiliser.

Les temps de parcours entre Lausanne et Paris seront de 3h40 dès 2013 par Vallorbe, ce qui est comparable aux temps qu'il serait possible en théorie de réaliser par Genève. Mais compte tenu de la saturation du réseau ferroviaire entre Genève et Lausanne, les sillons disponibles doivent être

entièrement attribués au trafic national et régional des voyageurs et aux trains marchandises.

La collaboration transfrontalière au sein de la Conférence Transjurassienne est particulièrement importante pour la promotion de la ligne ferroviaire Paris - Lausanne par Vallorbe, Dole et Dijon. La conférence regroupe les cantons de Berne, de Vaud, de Neuchâtel et du Jura ainsi que la Région Franche-Comté. Elle intervient régulièrement pour améliorer ses liaisons ferroviaires. Cet objectif figure en particulier dans le Schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien dont le rapport d'études final vient d'être publié en juillet 2011.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat souhaite la réalisation de la branche ouest du TGV Rhin - Rhône. Celle-ci comprendrait une nouvelle ligne entre Aisy (point de bifurcation avec la ligne TGV Paris sud-est) et Dijon, une nouvelle traversée de Dijon et un nouveau raccordement entre Dijon et Auxonne (point de bifurcation de la branche est du TGV Rhin - Rhône), connecté avec la ligne de Dole. Cette branche ouest du TGV Rhin - Rhône permettrait un gain de temps de l'ordre de 20 minutes entre Paris et Lausanne. Elle bénéficierait également à toutes les destinations desservies via la branche est du TGV Rhin - Rhône.

2. Le Conseil d'Etat a-t-il eu connaissance des impacts et incidences qu'auront trois liaisons TGV supplémentaires sur la ligne déjà saturée Lausanne-Genève ?

A la connaissance du Conseil d'Etat, la ligne Lausanne - Genève est aujourd'hui saturée. Des investissements considérables sont déjà nécessaires pour développer l'offre nationale sur cette ligne.

3. Le Conseil d'Etat peut-il nous confirmer la décision des CFF de réduire à 5 relations quotidiennes les arrêts en gare de Morges et Nyon pour les ICN Bienne-Genève ?

Le Conseil d'Etat peut effectivement confirmer que la mise en place de la 1ère phase du Concept Romandie en décembre 2012 nécessitera de réduire le nombre d'arrêts en gare de Morges et de Nyon pour les ICN Bienne-Genève.

Cette 1ère phase du Concept Romandie permettra notamment de doubler l'offre des trains RegioExpress (RE) entre Lausanne et Genève en offrant une cadence à 30 minutes. De nouveaux trains à deux étages seront mis en service pour ces prestations. Les relations sur la ligne du Plateau seront également améliorées avec une cadence systématique à 30 minutes pour les relations Genève - Lausanne - Fribourg - Berne.

4. a) La Conférence transjurassienne (CTJ), respectivement arcjurassien.ch, présidée par le président du Conseil d'Etat, ont-ils été consulté ou informé en amont sur cet accord ?

b) Dans le cas contraire, le président du Conseil d'Etat compte-t-il intervenir auprès de ces différentes instances afin qu'elles prennent position ?

La Conférence transjurassienne (CTJ), respectivement arcjurassien.ch, n'ont pas été préalablement informés de cet accord. Ces deux organismes ont fait part de leur opposition à la diminution de l'offre TGV à travers l'arc jurassien auprès des autorités nationales respectives.

5. Le Conseil d'Etat dispose-t-il d'informations sur la stratégie des CFF lorsque les travaux d'optimisation de la ligne Dole-Dijon seront aboutis vis-à-vis des TGV Lausanne-Paris ?

Selon les indications reçues, l'offre actuelle de quatre paires de TGV entre Paris et Lausanne par Dijon est confirmée. Le matériel roulant sera amélioré avec la mise en service des rames TGV POS, acquises par Lyria. Dès 2013, le temps de parcours sera de 3h40 entre Paris et Lausanne par Dijon.

6. Le Conseil d'Etat connaît-il les incidences de ces suppressions de train aux heures creuses via Vallorbe en rapport avec la liaison TGV Berne-Neuchâtel -Paris ?

Selon les dernières indications données par Lyria, il n'y aura pas de diminution de l'offre entre Paris et Lausanne par Dijon pour 2013. Le statu quo est conservé, également pour la liaison TGV Berne - Neuchâtel - Paris.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 septembre 2011.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean