

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts - Horaires 2013 des CFF pour la ligne du pied du Jura, quels efforts supplémentaires peut-on faire ?

Rappel

La planification des horaires CFF 2013 a suscité beaucoup de réactions sur la Côte vaudoise. La suppression des arrêts de Nyon et de Morges a soulevé une vague d'oppositions démontrant ainsi l'incompréhension de cette décision préteritant les relations directes de la Côte avec les cantons de l'arc jurassien et de la Suisse alémanique.

Depuis, un assouplissement est survenu avec deux arrêts le matin et deux le soir. Certes, cela constitue une amélioration, mais cette nouvelle version continue à créer de vraies difficultés pour plusieurs catégories d'usagers, notamment :

- Les entreprises qui en venant s'installer sur la Côte continuent à avoir de fréquentes relations avec la Suisse alémanique et qui, par l'adoption de plans de mobilité réduisant fortement les places de parc disponibles au profit des transports publics, ont largement engagé des collaborateurs habitant la région du Nord Vaudois, les logements sur la Côte étant rares et onéreux.*
- La HEIG-VD qui peine à recruter des étudiants de la région de la Côte et qui seront encore plus difficiles à convaincre s'il y a des difficultés de transport.*
- Les particuliers qui ont des liens forts avec l'Arc jurassien et la Suisse alémanique, ce qui participe aussi la cohésion nationale.*

Il est évoqué à l'appui de ces nouvelles mesures que cela permettra l'accélération des cadences, mais ce n'est un secret pour personne que les quais de la gare actuelle de Lausanne sont saturés et que malgré les cadences augmentées, le total du trajet sera plus long, les transbordements prenant du temps à Lausanne.

Considérant ces divers éléments, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Que fait le Conseil d'Etat pour sensibiliser les CFF sur les problématiques des usagers habitant la Côte et voulant se rendre directement dans l'Arc jurassien et la Suisse alémanique et inversement ?*
- 2. Au-delà des problèmes techniques quelle vision a-t-il des relations CFF entre l'Ouest vaudois et la Suisse alémanique, sachant que les liaisons directes entre la Côte et Berne ont déjà été abandonnées il y a quelques années ?*
- 3. Est-il décidé à continuer à appuyer les demandes des usagers de cette région pour conserver cette ligne avec plusieurs dessertes directes par jour ?*

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil d'Etat partage la préoccupation exprimée dans l'interpellation. Dès la présentation du projet d'horaire 2013 aux autorités communales en septembre 2011, il a mis en place une collaboration avec les CFF pour améliorer la desserte de Nyon et de Morges par les trains pendulaires ICN du Pied du Jura, ainsi que la liaison Morges - Yverdon-les-Bains - Neuchâtel par les trains RE. Ces améliorations seront détaillées plus bas.

Auparavant, il convient de rappeler le gros progrès amené par l'horaire 2013 : l'introduction de nouveaux trains RE à deux étages entre Lausanne et Genève. Ceux-ci desserviront toutes les demi-heures les gares de Renens, Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon et Coppet. Actuellement, ces trains RE n'ont qu'une cadence horaire.

Toutefois, en raison des distances de sécurité à respecter entre les convois qui se suivent sur la ligne, les trains pendulaires ICN du Pied du Jura ne peuvent plus s'arrêter systématiquement à Morges et Nyon. Avec le nouvel horaire 2013, ces trains se trouvent en conflit avec les trains IR Lucerne - Berne - Lausanne - Genève, qui circulent 5 minutes plus tôt par rapport à l'horaire actuel. De ce fait, les CFF doivent accélérer de 4 à 5 minutes la marche des trains ICN du Pied du Jura en supprimant les arrêts à Morges et à Nyon. Une situation analogue se produit dans la direction inverse. Les voyageurs Nyon/Morges - Yverdon/Neuchâtel doivent donc, selon le projet d'horaire, transiter par Lausanne. Selon les cas, cela implique 15 à 20 minutes de plus.

Suite aux interventions du Département des infrastructures (DINF, aujourd'hui Département des infrastructures et des ressources humaines, DIRH) et des autorités municipales, les CFF ont proposé d'adapter les horaires des trains ICN du Pied du Jura et des trains IR Lucerne - Genève en début et en fin de journée, de manière à ne pas péjorer la situation pour la majorité des pendulaires et des étudiants. Ces adaptations ont aussi été rendues possibles parce que les contraintes d'exploitation de l'horaire cadencé et la charge de la ligne Lausanne - Genève sont plus faibles en début et en fin de journée.

Améliorations obtenues par rapport au projet initial d'horaire 2013

Pour ces liaisons entre Nyon/Morges et Yverdon/Neuchâtel, les négociations menées par le Canton et les Villes avec les CFF ont finalement permis d'assurer les liaisons directes suivantes :

Morges

Vers le Pied du Jura

- le matin, trois trains ICN : 06 :41, 07 :41, 08 :41, au départ de Morges
- en cours de journée, un train RE : 11 :45
- en fin de journée, deux trains RE et un ICN : 16 :45, 17 :45, 21 :41

Depuis le Pied du Jura

- le matin, deux trains ICN et un train RE : 06 :15, 07 :15, 08 :13 (arrivée à Morges)
- en cours de journée, un train RE : 13 :35
- en fin de journée, deux trains RE et quatre trains ICN (cinq le dimanche) : 17 :13, 18 :13, 19 :18, 20 :18, 21 :18, 22 :18, (23 :18)

Nyon

Vers le Pied du Jura

- le matin, trois trains ICN : 06 :27, 07 :27, 08 :27, au départ de Nyon

- en fin de journée, un train ICN : 21 :27

Depuis le Pied du Jura

- le matin, deux trains ICN : 06 :29, 07 :29 (arrivée à Nyon)
- en fin de journée, quatre trains ICN (cinq le dimanche) : 19 :32, 20 :32, 21 :32, 22 :32, (23 :32)

En outre, les voyageurs bénéficient d'une correspondance avec les trains RE de Morges précités.

Même si ces améliorations ne couvriront pas tous les besoins, notamment en cours de journée, la majorité des pendulaires entre La Côte et le Pied du Jura retrouveront une situation équivalente à celle de 2012.

Situation globale 2013 par rapport à celle de 2012

Pour les voyageurs en provenance des deux principales villes de La Côte, ou qui s'y rendent, le bilan global du changement d'horaire est le suivant, en tenant compte des améliorations apportées par les CFF aux liaisons entre Nyon/Morges et Yverdon/Neuchâtel :

Morges

Axe lémanique (89% des voyageurs)

+Pour 43 % des voyageurs : davantage de trains et de capacité pour et depuis Lausanne, Allaman, Rolle, Coppet, Vevey, le Chablais et le Valais.

+Pour 40% des voyageurs : davantage de capacité pour et depuis Genève, Nyon, Gland et Renens.

=Pour 6% des voyageurs : pas de changement significatif.

Axe La Côte - Pied du Jura (11 % des voyageurs)

=Pour 6% des voyageurs : pas de changement significatif.

-Pour 5% des voyageurs : temps de parcours rallongé avec changement de train.

Nyon

Axe lémanique (93% des voyageurs)

+Pour 27% des voyageurs : davantage de trains et de capacité pour et depuis Lausanne, Allaman, Rolle, Coppet, Versoix, Vevey, le Chablais et le Valais.

+Pour 60% des voyageurs : davantage de capacité pour et depuis Genève, Morges, Gland et Renens.

=Pour 6% des voyageurs : pas de changement significatif.

Axe La Côte - Pied du Jura (7 % des voyageurs)

=Pour 3% des voyageurs : pas de changement significatif.

-Pour 4% des voyageurs : temps de parcours rallongé avec changement de train.

Cela dit, comme l'horaire va évoluer à court terme, le Conseil d'Etat demande aux CFF d'avoir pour objectif de rétablir dans les horaires futurs les arrêts des trains ICN du Pied du Jura à Nyon et Morges. Les CFF souhaitent en effet introduire la cadence à la demi-heure sur la ligne du Pied du Jura en réorganisant l'offre des trains ICN Bienne - Genève et Bienne - Lausanne. De plus, les futurs travaux sur le tronçon Lausanne-Renens et en gare de Lausanne nécessiteront d'adapter les horaires en relation avec la conduite des chantiers qui se dérouleront entre 2015 et 2022.

Réponses aux questions

1. Que fait le Conseil d'Etat pour sensibiliser les CFF sur les problématiques des usagers habitant la Côte et voulant se rendre directement dans l'Arc jurassien et la Suisse alémanique et inversement ?

Les améliorations précitées apportées par les CFF au projet d'horaire 2013 sont le résultat des demandes formulées par le Conseil d'Etat, le DINF (DIRH aujourd'hui) et les communes, concernant la desserte de la Côte par les trains ICN de la ligne du Pied du Jura.

Le Conseil d'Etat prend acte des efforts consentis par les CFF pour améliorer l'horaire 2013, tout en regrettant évidemment que les contraintes matérielles n'aient pas permis de maintenir l'arrêt systématique des trains ICN du Pied du Jura à Morges et à Nyon. Le Conseil d'Etat doit mettre en balance les nombreuses améliorations apportées à l'horaire 2013 sur l'axe Lausanne - Genève, notamment l'introduction de la cadence à 30 minutes pour les trains RE Lausanne - Genève avec l'acquisition par les CFF d'un matériel roulant moderne à deux étages, qui s'inscrit dans la dynamique de développement de la métropole lémanique.

2. Au-delà des problèmes techniques quelle vision a-t-il des relations CFF entre l'Ouest vaudois et la Suisse alémanique, sachant que les liaisons directes entre la Côte et Berne ont déjà été abandonnées il y a quelques années ?

Le Conseil d'Etat souhaite à terme le rétablissement, de manière systématique, des arrêts de trains ICN du Pied du Jura, à Nyon et à Morges, dans le cadre de futurs horaires. C'est un objectif à atteindre pour les prochains horaires.

3. Est-il décidé à continuer à appuyer les demandes des usagers de cette région pour conserver cette ligne avec plusieurs dessertes directes par jour ?

Les améliorations apportées par les CFF à leur projet d'horaire 2013 s'inscrivent dans les demandes des usagers, notamment ceux des pendulaires pour les relations entre Nyon, Morges, Yverdon-les-Bains et Neuchâtel. Le Conseil d'Etat poursuivra son action dans ce sens.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 29 août 2012.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean