

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Nicolas Rochat Fernandez et consorts - Lignes TGV de l'Arc jurassien : nouvelles menaces ?

Rappel de l'interpellation

Au début du mois d'octobre, plusieurs élu-e-s de la Région de la Franche Comté (France), dont sa Présidente Marie-Guite Dufay, faisaient connaître leur inquiétude face à une menace d'une hypothèse de suppression de la ligne à grande vitesse Berne-Neuchâtel-Pontarlier-Paris pour décembre 2013 déjà. Une pétition, par ailleurs, été lancée par la Ville de Pontarlier. Cette inquiétude a été relayée côté Suisse, entre autres, par l'Association pour le Développement du Nord Vaudois (ADNV) qui a écrit à Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard.

Un premier TGV Berne-Neuchâtel-Paris avait déjà été supprimé dès l'année 2009, ce qui avait eu pour conséquence la mise en place d'une ligne TER de substitution entre Neuchâtel et Frasne. En mars 2011, la société Lyria, filiale des CFF et de la SNCF, avait annoncé une augmentation de l'offre Lausanne-Paris, tout en précisant que trois TGV sur cinq passeront par Genève. Après différentes réactions des autorités politiques tant suisses (dont le Grand Conseil à deux reprises) que françaises, il a été précisé par ladite société que le projet de faire passer certains TGV par Genève n'était qu'au stade de la réflexion. Dans une réponse à une interpellation du conseiller aux Etats Didier Berberat, datée du 10 mai 2011, le Conseil fédéral affirmait " que la liaison par le pied du Jura constitue une bonne solution de rechange, car le taux d'utilisation des tronçons Lausanne-Genève et Berne-Bâle est très élevé". Il faut rappeler, par ailleurs, que des montants d'investissements à hauteur de 170 millions de francs ont été octroyés en vue de la modernisation des deux lignes concernées.

Cette annonce de potentielle suppression de la ligne Berne-Neuchâtel-Paris inquiète les soussigné-e-s sur la répercussion pour la ligne Lausanne-Paris via Vallorbe. En effet, on ne peut s'empêcher d'avoir des craintes sur la rentabilité de cette dernière à partir du moment où ne subsisterait plus de raccordement entre les deux trains en gare de Frasne comme c'est le cas actuellement. De plus, il faut rappeler que, dans son schéma de cohérence de mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien de juillet 2011, la Conférence transjurassienne (CTJ) avait pour objectif le renforcement de l'offre interurbaine Dijon/Besançon-Frasne et Lausanne/Neuchâtel-Berne.

Au vu de ce qui précède, les soussigné-e-s ont l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. En vue des menaces planant sur la ligne TGV Berne-Neuchâtel-Paris, le Conseil d'Etat a-t-il connaissance, d'une part, des risques pour les liaisons Lausanne-Vallorbe-Paris, et d'autre part, de projets de mesures de compensation en termes de trafic régional transfrontalier ?*
- 2. Au vu de cette nouvelle annonce, la thématique relative au renforcement et développement des lignes ferroviaires transfrontalières sera-t-elle mise prochainement à l'ordre du jour lors d'une séance de la CTJ ?*
- 3. La société Lyria souhaite-t-elle toujours à moyen-long terme faire passer certains TGV Lausanne-Paris par Genève ?*
- 4. En ce qui concerne les importants travaux de réaménagement et d'extension de la Gare de Lausanne, quels impacts aura la restriction de la capacité d'accueil des trains pour les*

TGV ?

Souhaite développer.

(Signé) Nicolas Rochat Fernandez et 38 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

La cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) a rencontré à deux reprises au cours de l'automne 2012 le directeur général de la Société Lyria : la première fois lors d'une visite à son bureau pour une présentation générale de Lyria et la seconde lors de l'assemblée de la Conférence des transports de suisse occidentale (CTSO) regroupant les cheffes et chefs de département cantonaux en charge des transports publics. Elle a eu ainsi l'occasion d'aborder amplement ces préoccupations avec lui et elle est en mesure d'apporter les éléments d'appréciation suivants.

Les liaisons TGV entre la France et la Suisse sont opérées par Lyria SAS, société de droit français. Celle-ci est une filiale partagée entre la SNCF à 74% et les CFF à 26%. Lyria est chargée d'optimiser l'exploitation en termes de gestion commerciale, de production et de contrôle de la qualité des services à bord des liaisons TGV Lyria entre la France et la Suisse.

Lors de ces deux rencontres, le directeur général de Lyria a confirmé que les 4 allers-retours quotidiens en semaine par TGV entre Paris - Dijon - Vallorbe - Lausanne n'étaient pas remis en cause.

Au contraire, la desserte de Lausanne bénéficie de nouvelles rames TGV qui ont été mises en service à partir du changement d'horaire de décembre 2012. Ces nouvelles rames remplacent les trains qui furent exploités sur la ligne Paris - Dijon - Vallorbe - Lausanne dès 1984, lors de l'ouverture de la nouvelle ligne à grande vitesse Paris - Sud-est. Ces nouvelles rames TGV sont plus performantes que les rames mises en service en 1984 : leur vitesse maximale est de 320 km/h contre 270 km/h pour les anciennes rames. Cette amélioration du matériel roulant était indispensable compte tenu de la saturation de la ligne Paris - Sud-est. Les nouvelles rames TGV circulent ainsi à la même vitesse que les autres TGV qui roulent à 320 km/h et n'occupent ainsi qu'un seul sillon. Elles permettent une meilleure flexibilité d'exploitation en cas de perturbations.

Par ailleurs des investissements importants ont été effectués sur l'infrastructure ferroviaire par la Suisse et par la France : après un renforcement de l'électrification en France, des travaux d'amélioration de l'infrastructure se termineront bientôt sur le tronçon entre Dole et Vallorbe.

L'achèvement de ces derniers travaux permettra d'offrir un temps de parcours de 3h40 entre Paris et Lausanne, voire avec une légère amélioration (3h34).

La rentabilité de ces liaisons entre Paris - Dijon - Vallorbe - Lausanne est jugée satisfaisante par les responsables de Lyria.

De son côté, Genève est desservie, selon les jours, par 6 à 10 allers-retours en direction de Paris en 3h05 ou 3h16 suivant le nombre d'arrêts intermédiaires. Le temps de parcours Paris-Lausanne par Vallorbe reste donc plus attractif que par Genève, en tenant compte du transbordement qui doit être effectué à Genève.

Le cas de la liaison Berne-Paris par Pontarlier et Neuchâtel est différent. En effet, la mise en service, à fin 2011, d'un tronçon important de la branche est du TGV Rhin-Rhône (grosso modo entre Belfort et l'est de Dijon), a rendu les liaisons par Bâle plus rapides et plus nombreuses au départ de Berne.

Le projet du TGV Rhin-Rhône a été réalisé grâce à un engagement intense de la Région Franche-Comté pour se désenclaver.

Le meilleur temps de parcours entre Bâle et Paris par le TGV Rhin-Rhône est de 3h03 auquel il faut ajouter une durée d'une heure environ pour se rendre de Berne à Bâle. Le temps de parcours entre Berne et Bâle par Neuchâtel est de 4h33.

Réponses aux questions

1. En vue des menaces planant sur la ligne TGV Berne-Neuchâtel-Paris, le Conseil d'Etat a-t-il connaissance, d'une part, des risques pour les liaisons Lausanne-Vallorbe-Paris, et d'autre part, de projets de mesures de compensation en termes de trafic régional transfrontalier ?

Comme indiqué dans le préambule, le directeur général de la société Lyria a confirmé la volonté de sa société de maintenir les prestations entre Lausanne – Vallorbe – Paris et de les améliorer avec l'introduction d'un nouveau matériel roulant dès décembre 2012.

Le Conseil d'Etat n'a donc pas connaissance de risques pour cette liaison.

2. Au vu de cette nouvelle annonce, la thématique relative au renforcement et développement des lignes ferroviaires transfrontalières sera-t-elle mise prochainement à l'ordre du jour lors d'une séance de la CTJ ?

La thématique concernant le maintien d'un aller-retour quotidien sur la liaison Paris - Pontarlier - Neuchâtel - Berne a fait l'objet de plusieurs interventions de la CTJ auprès des autorités nationales françaises et suisses, ainsi qu'auprès des directions générales de la SNCF et des CFF.

En revanche, la situation de la desserte par Vallorbe est satisfaisante, notamment suite aux informations rassurantes données par le directeur général de Lyria.

3. La société Lyria souhaite-t-elle toujours à moyen-long terme faire passer certains TGV Lausanne-Paris par Genève ?

La société a suggéré de prolonger en après-midi un aller-retour Paris - Genève jusqu'à Lausanne pour pallier un "trou" dans l'offre Paris - Lausanne. Le trafic est en effet insuffisant dans cette tranche horaire pour justifier l'introduction en semaine d'un 5ème aller-retour entre Paris - Dijon - Vallorbe - Lausanne.

Toutefois, cette proposition ne semble pas réalisable compte tenu de la saturation de la ligne Genève - Lausanne, qui ne dispose pas de sillons de réserve qui seraient appropriés pour un tel service. De surcroît, la capacité de la ligne Genève - Lausanne sera encore plus limitée entre 2015 et 2025 en raison des travaux qui seront réalisés entre Renens et Lausanne (construction d'une 4ème voie et d'un saut-de-mouton) ainsi que dans les gares de Renens et de Lausanne.

4. En ce qui concerne les importants travaux de réaménagement et d'extension de la Gare de Lausanne, quels impacts aura la restriction de la capacité d'accueil des trains pour les TGV ?

Les études d'horaire conduites par les CFF en collaboration avec les cantons et l'Office fédéral des transports (OFT) ont permis d'établir un horaire dès 2015 permettant de conserver toutes les circulations de trains offertes aujourd'hui, moyennant quelques adaptations de l'offre. Cet horaire permettra de faire circuler tous les trains sur deux voies seulement entre Renens et Lausanne, alors qu'aujourd'hui trois voies relient ces deux gares. Il permettra de conduire les travaux en gare de Lausanne avec deux bordures de quais en moins (un quai sera successivement fermé au public en fonction des phases successives de chantier).

Une communication officielle sera prochainement faite par les CFF et l'OFT sur cet horaire qui sera mis en service en décembre 2015 et qui aura un impact dans toute la Suisse occidentale.

La desserte TGV de Lausanne sera garantie dans le cadre de ce nouvel horaire. Cas échéant, des modifications devront être apportées à des courses du RER Vaud qui seraient en conflit avec les TGV.

La réalisation du projet de deux, voire trois voies, de garage des trains de 400 m de longueur à l'est de Lausanne, aux Paleyres, est un préalable pour la réalisation des travaux d'aménagement des voies en gare de Lausanne. En effet, les TGV ne pourront plus être stationnés à l'ouest de la gare de Lausanne, dans le secteur voisin du chemin des Epinettes.

La voie de garage des Paleyres destinée aux TGV sera financée en application des dispositions de la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance du 18 mars 2005 (RS 742.140.3 ; Loi sur le raccordement aux LGV, LRLGV). En tout, un montant de 30 millions de francs (base des prix : octobre 2003) a été attribué à l'axe Lausanne - Vallorbe dans le cadre du projet LGV.

Selon le rapport d'étape 2011 de l'état d'avancement des travaux des raccordements LGV, publié en

avril 2012, un montant d'environ 10 millions de francs (base des prix : octobre 2003) est budgétisé pour cette voie de garage. Le rapport d'étape 2011 indique en outre que "en sus du projet d'extension des voies de garage à Paleyres, deux autres projets seront poursuivis, à savoir l'adaptation du profil d'espace libre entre Daillens et Vallorbe afin de permettre la circulation du TGV 2N2 (TGV à deux étages) et l'amélioration des installations d'accueil à Vallorbe. Le lancement des projets dépend de l'évolution des coûts du projet à Paleyres".

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 mars 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean