



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à la résolution Raphaël Mahaim et consorts -
concernant le réaménagement des horaires CFF Romandie 2013 et en particulier la desserte des villes de
Nyon, Morges et Yverdon**

Rappel de la résolution

Tout en reconnaissant les grandes avancées apportées par l'horaire « Romandie 2013 » pour les transports ferroviaires vaudois, le Grand Conseil demande au Conseil d'Etat de prendre toute mesure utile pour conserver la qualité de la desserte actuelle entre les villes de Morges et Nyon, d'une part, et Yverdon, d'autre part. Le Conseil d'Etat accordera une attention toute particulière à la problématique des mouvements de pendulaires liés aux Hautes Ecoles sises dans ces villes.

Lausanne, le 14 juin 2011.

Pour les députés des districts concernés,

(Signé) Raphaël Mahaim

(Signé) Vassilis Venizelos

(Signé) Fabienne Freymond-Cantone

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat donne suite à la résolution mentionnée en titre, déposée au Grand Conseil le 14 juin 2011 et adoptée par 101 voix contre 4 et 13 abstentions.

Tout d'abord, il convient de préciser que depuis le dépôt de la résolution, la thématique générale de l'horaire CFF dans le Canton de Vaud et plus particulièrement celle des dessertes des villes de Morges et de Nyon a connu certaines évolutions sur lesquelles il convient de revenir.

En préambule, le Conseil d'Etat signale qu'il a répondu en juin 2015 à deux interpellations parlementaires concernant la ligne CFF du Pied du Jura et plus singulièrement la desserte des gares de Nyon et de Morges : Réponse du Conseil d'Etat aux interpellations de Mme Catherine Labouchère et consorts « Ligne CFF Pied du Jura : bis repetita pour Nyon ? » (15_INT_394) et de M. Gérald Cretegny et consorts « Le district de Nyon figure-t-il encore sur la carte des CFF ? » (15_INT_395). Plus récemment, en octobre 2019, le Conseil d'Etat a également répondu à l'interpellation de M. Jean-Daniel Carrard et consorts intitulée « Liaison ferroviaire Yverdon-les-Bains-Morges : bientôt 15 minutes supplémentaires » (18_INT_225).

A l'instar des éléments de réponse apportés à ces différentes interpellations, le Conseil d'Etat rappelle ainsi qu'il s'engage continuellement auprès des instances fédérales en faveur du renforcement et de l'amélioration de l'offre sur le réseau ferroviaire vaudois. En effet, l'amélioration constante et substantielle des prestations de transport public dans l'ensemble du Canton fait partie des priorités du Conseil d'Etat depuis plusieurs années. Il l'a notamment exprimé dans son programme de législature 2012-2017 au point 4.3 « Transports publics et mobilité : investir et optimiser » et il continue ses efforts dans cette direction dans le cadre du programme de législature 2017-2022 et son point 2.8 « poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité ».

Si l'engagement du Conseil d'Etat concerne ainsi tous les niveaux de desserte et tous les modes de transport collectif, le réseau ferroviaire vaudois des CFF constitue bien évidemment l'armature centrale du réseau cantonal de mobilité et son renforcement revêt dès lors un caractère stratégique pour connecter les régions entre elles ainsi qu'avec les territoires voisins.

Dans ce cadre, il convient de rappeler que si le Canton de Vaud commande et finance conjointement avec la Confédération les prestations de trafic régional, en revanche, l'offre des grandes lignes (soit la desserte interrégionale et nationale) est commandée par la Confédération uniquement. C'est donc l'Office fédéral des transports (OFT), au nom de la Confédération, qui est compétent en dernière instance pour accepter ou non les modifications d'horaire pour ces lignes.

Dans ce cadre, le Canton défend tout naturellement ses intérêts par des moyens autant techniques que politiques mais les décisions finales sur les arrêts dans les gares évoquées ne sont pas de la compétence du Conseil d'Etat mais de celle de la Confédération, à l'instar de la décision prise en 2013 de supprimer la desserte par les ICN des gares de Morges et Nyon pour accélérer les trains en provenance du Pied-du-Jura vers Genève, cela dans le cadre de la mise en place de l'horaire Romandie 2013 qui visait à offrir plus de capacité entre Lausanne et Genève (6 trains par heure au lieu de 5) sans infrastructure supplémentaire.

Suite aux très fortes réactions des différents milieux concernés, la Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines, la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, avait obtenu des CFF, qu'ils maintiennent les arrêts des trains ICN en début et en fin de journée à Morges et à Nyon. Elle avait aussi réussi à obtenir quelques trains navettes supplémentaires entre Yverdon-les-Bains et Morges, qui ont finalement peu été utilisées. Ces mesures ont permis de rapporter à 22-24 minutes le trajet direct (sans changement) entre Yverdon-les-Bains et Morges pour ces liaisons spécifiques.

Puis, le Canton de Vaud a été associé aux travaux sur l'horaire 2016 dont l'objectif principal était de maintenir les améliorations précédentes. Dans ce contexte, un groupe technique d'accompagnement a été constitué pour suivre l'élaboration de cet horaire ; c'est dans ce cadre que le Conseil d'Etat a formulé, comme il s'y était engagé, la demande de rétablir l'arrêt des ICN à Nyon et à Morges.

Conscient qu'il est impossible de ne subir strictement aucune dégradation de l'offre compte tenu de l'ampleur des chantiers en cours dans le cadre du projet Léman 2030, l'Etat a néanmoins défendu et continuera à défendre les solutions offrant le plus de prestations aux voyageurs vaudois sur le réseau CFF, tant pour les grandes lignes que pour le réseau régional.

Dans le cadre de l'horaire 2016, la desserte de la gare de Morges par les ICN a finalement pu être rétablie, mais pas celle de Nyon.

En effet, selon les explications alors fournies par les CFF, des contraintes techniques liées aux différentes modifications d'infrastructures en sont responsables : ainsi, en 2016, la légère augmentation du temps de parcours entre Lausanne et Genève (de l'ordre de deux à trois minutes en raison des travaux entre Lausanne et Renens) a rendu nécessaire un arrêt technique prévu par les CFF dans la zone d'Archy (Bussigny) afin d'éviter que le train ICN ne rattrape le train régional de la ligne 4 du RER Vaud. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat a exigé que ces quelques minutes d'attente se réalisent à Morges afin d'assurer le rétablissement d'un arrêt des ICN à cette gare.

En revanche, faire arrêter le même ICN deux minutes à Nyon aurait impliqué, en entrée de la gare de Genève-Aéroport, de faire prendre deux minutes de retard également à l'IR qui le suit, ce qui n'a pas été jugé envisageable car ce dernier n'aurait dès lors plus le temps minimal de six minutes pour rebrousser et repartir pour Lucerne. C'est donc en vertu de motifs techniques et de gestion de l'horaire qu'un arrêt systématique à Nyon n'a pas été retenu.

S'agissant de la desserte de Morges par les ICN, les efforts ont payé dès lors que, comme cela a été évoqué ci-dessus, la ville de Morges est à nouveau desservie par les ICN depuis l'horaire 2016, ce dont le gouvernement se félicite. Ainsi, depuis la mise en service de l'horaire 2016, les CFF proposent une liaison directe entre Yverdon-les-Bains, Morges, Genève, Genève-Aéroport avec des trains ICN en provenance de Zürich ainsi qu'une seconde liaison par heure, décalée, circulant de St-Gall à Lausanne en desservant notamment Yverdon-les-Bains.

Concrètement, l'offre CFF actuelle (horaire 2020) prévoit une liaison par heure d'Yverdon-les-Bains vers Morges (départ d'Yverdon-les-Bains de 5h53 à 21h53, tous les jours), avec un temps de parcours de 23 minutes sans changement de train. Dans le sens inverse, chaque heure, un train quitte Morges pour Yverdon-les-Bains (départs de Morges de 6h42 à 21h42) avec également 23 minutes de temps de parcours, sans changement.

Dès 2016, le Conseil d'Etat s'est engagé à demander aux CFF un réexamen de la situation et un rétablissement de l'arrêt à Nyon au terme des chantiers prévus. En particulier, le Canton de Vaud a poursuivi ses efforts pour obtenir la meilleure desserte possible des deux gares de Nyon et Morges en sollicitant une nouvelle réflexion en la matière.

Dès lors, le Conseil d'Etat a poursuivi son travail auprès des instances fédérales sur l'éventuel rétablissement de l'arrêt à Nyon pour les liaisons Bienne – Genève-Aéroport ne circulant pas via Lausanne dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (Programme de développement stratégique de l'offre ferroviaire PRODES). Les Cantons de la Conférence des Transports de Suisse occidentale (CTSO) soutiennent la cadence semi-horaire entre Bienne et Genève-Aéroport via Lausanne qui devrait être introduite dès la fin des travaux de la gare de Lausanne (horizon 2027-2030) avec arrêts à Neuchâtel, Yverdon-les-Bains, Lausanne et Genève. Mais ils se sont également accordés pour demander, en plus, l'introduction d'un 3^{ème} train par heure sur la ligne du Pied-du-Jura entre Bienne et Genève-Aéroport par le bypass de Bussigny (sans passage par Lausanne). Cette dernière liaison desservant notamment les gares de Neuchâtel, Yverdon-les-Bains, Morges, Nyon et Genève serait ainsi très intéressante pour le Canton de Vaud pour assurer la liaison entre les centres cantonaux, avec un temps de parcours estimé à 25 minutes entre Yverdon-les-Bains et Morges et de 40 minutes jusqu'à Nyon, offrant ainsi une liaison attractive par les transports publics.

Suite à la phase de consultation où le Canton de Vaud a pu plaider pour une telle solution, le Conseil fédéral a transmis son message aux Chambres le 31 octobre 2018, prévoyant une enveloppe financière de 11.9 milliards de francs pour des travaux sur l'infrastructure ferroviaire à réaliser de 2025 à 2035.

Au final, le message relatif à l'étape d'aménagement 2035 (EA 2035) a connu des amendements par le Conseil des Etats, dont celui d'augmenter l'enveloppe globale à 12.86 milliards de francs pour repêcher certains projets (dont le prolongement du chemin de fer de l'Aigle-Leysin) et il a finalement été adopté par le Parlement fédéral le 21 juin 2019. Il est par ailleurs entré en vigueur début 2020 et définit l'échelonnement de la réalisation des différentes mesures entre 2025 et 2035 ainsi que la libération des moyens financiers à compter de 2020 pour les phases d'études des projets retenus. Le message s'accompagne d'une nouvelle version de l'ébauche d'offre ferroviaire à l'horizon 2035 (version de mars 2020) ; cette version prévoit bien une offre de base toutes les 30 minutes entre Bienne et Genève-Aéroport avec rebroussement à Lausanne (avec des trains à deux étages) ainsi que l'engagement d'un train supplémentaire (rame pendulaire) sur la ligne du Pied-du-Jura évitant Lausanne par le bypass de Bussigny, s'arrêtant à Neuchâtel, Yverdon-les-Bains, Morges, Nyon et Genève.

Dans ce contexte, il se trouve que l'OFT et les Cantons ont effectué un travail d'optimisation fructueux en collaboration étroite avec les CFF. Mais le Canton de Vaud doit également continuer à veiller à ce que l'éventuelle mise en place de nouvelles liaisons ne vienne pas mettre en péril les offres retenues dans l'EA 2035 ; par exemple la cadence à 15 minutes des trains RegioExpress et des Intercity entre Lausanne et Genève ou encore l'amélioration de la desserte de la gare de Renens, la 2^{ème} gare vaudoise après Lausanne en termes de fréquentation.

Enfin, il convient de conclure que dans le cadre de l'EA 2035, le Canton de Vaud a obtenu des avancées significatives pour renforcer et améliorer l'offre dans notre canton, notamment une importante augmentation de capacité pour la ligne du Pied-du-Jura positive pour la desserte d'Yverdon-les Bains (trains à deux étages, 3^{ème} liaison horaire vers Genève via le contournement de Bussigny, nouvel arrêt CFF à Y-Parc), ou encore des améliorations infrastructurelles pour les gares de Nyon et de Morges (augmentation, élargissement et prolongement des quais, nouveau passage inférieur pour les piétons y compris rampes d'accès).

Dans le cadre du programme PRODES, la mesure prévoyant environ 1,3 milliard de francs sur le périmètre Yverdon-les-Bains – Genève (3^{ème} et 4^{ème} voie entre Bussigny et Dailens) afin d'augmenter massivement la capacité de la ligne pour écouler tous les trafics actuels (TGV, trains grandes lignes, RER Vaud et trafic marchandises) mais aussi permettre leur développement (principalement une augmentation du trafic marchandises) n'a pas pu être conservée dans l'étape d'aménagement 2035. L'OFT l'a toutefois inscrite comme mesure de première priorité pour une étape ultérieure du programme PRODES.

En conclusion, le Conseil d'Etat estime ainsi mettre tout en œuvre pour constamment développer les prestations de transport ferroviaire dans l'ensemble du canton, et au vu de ce qui précède et des nombreux efforts entrepris par le Canton de Vaud tant au niveau intercantonal que fédéral, le Conseil d'Etat constate que les suites utiles ont été données à cette résolution déposée en 2011.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 18 novembre 2020.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean