

*Date de dépôt : 6 novembre 2013*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Michel Ducret : CFF Genève – Lausanne : allongement des temps de parcours ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 4 octobre 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Genève n'a qu'un seul lien ferré avec le reste de la Confédération : la ligne Genève – Lausanne qui est à la limite de ses capacités. Aujourd'hui, le temps de parcours sur cette relation est de près de 35 minutes pour les meilleurs trains. Cette « performance » n'est de loin pas extraordinaire pour une distance d'environ 60 kilomètres.*

*Or, dans le cadre du projet d'horaire 2014, ne voilà-t-il pas qu'on nous annonce dans la presse une dégradation non négligeable de ce temps de parcours pour la période horaire 2014 : au lieu d'améliorer, on allonge cette durée à 38 minutes, soit près de 40 minutes entre les deux chefs-lieux.*

*La raison ? Des travaux d'amélioration, notamment de l'accès à Lausanne, ce qui est bien. Mais quelle est la durée de cette dégradation du service offert aux usagers ? C'est pour dix ans que les usagers vont devoir subir ce ralentissement du service offert !*

*En 2014, est-il admissible que l'offre de transport sur cet axe essentiel de la métropole lémanique soit aussi mauvaise ? A l'évidence, la réponse est non, et il semble impératif que des mesures soient prises pour que les travaux envisagés ne péjorent pas aussi sensiblement et aussi longtemps le service offert aux usagers de l'Arc lémanique, ceci dans un contexte où le prix du billet est à la hausse au prétexte... de l'amélioration des prestations !*

*On voit donc à quel point cet axe unique, tracé au XIX<sup>e</sup> siècle, n'est plus à lui seul à même de servir la demande de déplacements sur cette relation dont la clientèle va devoir subir durant une dizaine d'années des temps de parcours la ramenant au bon temps des trains à vapeur !*

***Que compte donc faire le Conseil d'État afin que les usagers ne soient pas contraints de subir aussi longtemps une telle dégradation des prestations? Ne serait-il pas temps de planifier une relation rapide Genève – Lausanne digne du XXI<sup>ème</sup> siècle, qui laisserait la ligne actuelle disponible pour le trafic régional et des marchandises ?***

*Certain qu'il aura à cœur de répondre rapidement à cette question, le soussigné, au nom des usagers actuels et futurs, le remercie pour sa prochaine réponse.*

## **RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT**

Le Conseil d'Etat tient à souligner que la stratégie fédérale de développement du réseau ferroviaire vise en priorité l'augmentation de la capacité du réseau, tant en nombre de trains qu'en nombre de places offertes sur chaque circulation, plutôt que l'augmentation de la vitesse de parcours. Les cantons de Genève et Vaud rejoignent pleinement cette volonté avec l'amélioration globale de l'offre entre Genève et Lausanne à long terme, prévue par la convention-cadre Léman 2030. Au-delà des améliorations des nœuds ferroviaires de Lausanne et Genève (extension de la gare), des aménagements sont à l'étude afin de permettre un passage de l'ensemble des produits ferroviaires grandes lignes (IC, IR et RE) au ¼ d'heure à l'horizon 2030.

Longtemps négligé, le nœud ferroviaire de Lausanne exige d'importants travaux, dont le financement est prévu dans le cadre du paquet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), avec la révision de la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), approuvée par l'Assemblée fédérale et soumise à votation populaire début 2014.

Concrètement, les travaux s'étaleront sur 5 kilomètres et permettront la transformation de la gare de Renens (accès, aiguillages, etc.), la création d'un nouveau faisceau de garage pour les trains aux Paleyres, l'ajout d'une quatrième voie et d'un saut de mouton entre Lausanne et Renens, l'allongement à 400 m et l'élargissement des quais en gare de Lausanne, ainsi

que la transformation complète du plan d'aiguillage et de signalisation aux entrées est et ouest de la gare de Lausanne.

La mise en service du nouveau nœud de Lausanne ne peut être envisagée avant 2025. En effet, une réduction de la durée des travaux ne pourrait se faire sans une dégradation importante de la capacité du réseau ferroviaire. De plus, la très forte dépendance entre la plupart des projets ne permet pas leur réalisation simultanée.

Ce chantier se déroulant sur une infrastructure ferroviaire en exploitation, la sécurité des ouvriers qui y travailleront ainsi que celle des circulations ferroviaires (risque d'instabilité de la voie, proximité d'engins de chantier, etc.) doit être garantie. Pour ces raisons, et afin de permettre de dégager l'espace nécessaire au déroulement des travaux, l'une des trois voies entre Lausanne et Renens sera neutralisée et deux voies à quais en gare de Lausanne (sur les huit disponibles) seront fermées au trafic ferroviaire.

Afin de permettre la mise en place ces mesures, des réductions de capacité doivent être appliquées, tant sur le temps de parcours que sur le nombre de circulations de trains possibles chaque heure. Dans le cadre de Léman 2030, les Chemins de fer fédéraux (CFF), les canton de Vaud et Genève, et l'Office fédéral des transports (OFT) ont élaboré dès 2012 un horaire spécifique des trains sur tout l'ouest de la Suisse devant servir de base pour toute la durée du chantier.

La modification horaire interviendra lors du changement de service de décembre 2015. Elle permettra malgré le chantier de maintenir le volume d'offre entre Genève et Lausanne (notamment en période de pointe où les trains sont déjà bondés), et de limiter au maximum les conséquences des modifications horaires (en particulier sur les nœuds de Berne, Genève et sur la ligne du Valais). Par ailleurs, des aménagements d'infrastructures préalables ou des simplifications pouvant permettre l'optimisation de l'exploitation dans le nœud de Lausanne durant cette période ont été identifiés. Ainsi, le nouvel horaire pourra prévoir le déroulement des travaux en toute sécurité tout en limitant au maximum les impacts pour les voyageurs.

Pour les départs de la gare de Cornavin en direction de Lausanne, une modification notable de l'offre est à relever. En effet, l'augmentation générale du temps de parcours entre Genève et Lausanne sera de 3 minutes, soit 36 minutes pour les trains les plus rapides (IC, EC) au lieu des 33 minutes actuelles. Cette augmentation est essentiellement due aux normes strictes de sécurité que les CFF doivent respecter à proximité des chantiers, imposant la circulation des trains à très basse vitesse.

Malgré cette légère péjoration du temps de parcours, le canton de Genève reste plutôt favorisé par les changements d'horaire, prévus dans le cadre des travaux sur le nœud lausannois. En effet, ceux-ci impliquent également des modifications importantes sur les nœuds de Neuchâtel, Bienne, Delémont et Soleure, dont le fonctionnement doit être revu, avec parfois des conséquences importantes sur le temps de parcours et la qualité des correspondances pour les trains régionaux. Des pistes d'améliorations sont encore à l'étude sur ce point et le canton de Genève soutient solidairement toute action dans ce sens.

Au regard de l'ampleur et de la durée de ces travaux, ces modifications d'offre restent donc minimales pour Genève et sont admissibles pour le Conseil d'Etat.

Les cantons de Vaud et Genève restent de surcroît en relation permanente avec l'OFT et les CFF, via le projet Léman 2030, et veillent à ce que toute évolution d'offre fasse l'objet d'une validation par l'ensemble des partenaires.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Charles BEER