

Date de dépôt : 20 avril 2020

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de de M. François Baertschi : Les liaisons ferroviaires calamiteuses entre Versoix et le canton de Vaud

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 13 mars 2020, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Il nous a été rapporté que les liaisons ferroviaires entre Versoix et Nyon ainsi que Lausanne se sont fortement détériorées avec l'arrivée du Léman Express. En effet, les retards se multiplient et, ainsi, de nombreux usagers du train manquent leur correspondance à Coppet. Rappelons que le Léman Express s'arrête à Coppet et que les RegioExpress font une halte à Coppet mais pas à Versoix. Ce dispositif fonctionnerait si les trains arrivaient presque toujours à l'heure, ce qui est de moins en moins le cas avec l'arrivée du train transfrontalier Léman Express qui favorise les relations avec la France au détriment du canton de Vaud.

Ma question est la suivante :

Les passagers des trains allant de Versoix à Nyon ou Lausanne étant handicapés par les retards réguliers du Léman Express, le Conseil d'Etat prévoit-il de défendre les intérêts de Genève avec des liaisons fiables entre Versoix et Nyon ou Lausanne, avec un arrêt RegioExpress à Versoix ou une prolongation du Léman Express sur Nyon ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Unique en Europe, le Léman Express est particulièrement complexe à exploiter. Les processus opérationnels différents en France et en Suisse, la conduite de la double flotte Léman Express, les problèmes techniques sur les matériels roulants suisse et français ainsi que l'indisponibilité des rames ont été à l'origine de suppressions et de retards, détériorant notamment les prestations sur la ligne Coppet – Lancy-Pont-Rouge. Jusqu'à la mise en service du réseau Léman Express, cette dernière fonctionnait en îlot, en étant isolée du reste du réseau. Depuis le 15 décembre 2019, elle s'intègre désormais à un réseau complet de 230 km de lignes et de 45 gares, ce qui implique des risques de gestion et d'aléas plus élevés, un problème sur l'une des quatre lignes exploitées se répercutant sur l'intégralité du réseau.

Afin de ne pas impacter l'offre existante, des mesures préalables ont été étudiées et appliquées dès la mise en service du réseau, mais n'ont malheureusement pas été suffisantes. Ainsi, la ponctualité sur la rive droite n'a pas été à la hauteur des attentes des voyageurs ces derniers mois, et le retard de certains trains a occasionné des ruptures de correspondance à Coppet entre les trains Regio Express (RE) et les trains Léman Express.

Cette situation n'est pas satisfaisante et la cellule de suivi interne aux opérateurs ferroviaires, qui regroupe Lémanis, les Chemins de fer fédéraux (CFF) ainsi que la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), a mis en place des procédures pour améliorer rapidement et durablement la situation. Avant la crise liée au COVID-19, les effets s'étaient déjà faits ressentir, avec une amélioration sensible de la régularité et un nombre de suppression de trains largement diminué (52 trains supprimés sur 1 632 durant la semaine du 2 au 8 mars 2020, dont 85% des cas concernent des suppressions partielles).

Parmi les mesures prises, lorsque cela est possible, un arrêt exceptionnel des trains RE est effectué dans une autre gare, afin de permettre la correspondance.

En revanche, une systématisation des arrêts des trains RE à Versoix n'est malheureusement pas envisageable à infrastructure constante. En effet, l'horaire Genève–Lausanne est très contraint, avec l'enchaînement de nombreux trains plus ou moins longs, et la taille des quais à Versoix ne permet pas d'arrêter certaines compositions pouvant atteindre 300 mètres.

Ce sujet a déjà fait l'objet d'études, dont la dernière en 2018, lorsque le canton de Genève a demandé à la Confédération son inscription dans le cadre de l'étape d'aménagement ferroviaire nationale 2035. La Confédération n'a toutefois pas retenu ce développement d'infrastructure, en considérant notamment que son rapport coût-utilité était insuffisant.

Quant au prolongement des trains Léman Express jusqu'à Nyon, il n'est pas plus envisageable avec les infrastructures actuelles. Cela nécessiterait d'importants investissements entre Coppet et Nyon ainsi qu'en gare de Nyon, investissements non planifiés par le canton de Vaud, qui n'envisage actuellement pas cette évolution de desserte.

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 :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS