

**REPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à la résolution Jean-Daniel Carrard - Soutien à la ligne CFF du pied du
Jura et au réseau romand (23_RES_10)**

Rappel de la résolution

Le récent communiqué des CFF sur leur offre 2025 laisse un goût amer pour la Suisse Romande, même si certains obtiennent des améliorations. Ce qui n'est pas le cas de la ligne du pied du Jura, sacrifiée pour raison de manque d'entretien crasse de la régie fédérale dans les infrastructures occidentale de la Suisse. Au lieu de vouloir faire des révolutions comme il en avait été imaginées en 2020 lorsque les CFF voulait délocaliser les ateliers CFF d'Yverdon et investir 600 millions dans l'opération, il aurait été plus judicieux d'investir dans l'entretien du réseau romand. On peut se demande jusqu'à quand il faudra attendre pour retrouver le réseau initial du pied du Jura. Certes la performance doit être prise en compte, mais la vitesse de déplacement aussi, si on veut être concurrentiel avec les autres moyens de mobilité afin de décharger nos routes et autoroutes. Le sacrifice de la ligne direct Bienne-Neuchâtel-Genève en passant par Yverdon n'est dans ce contexte pas acceptable.

Le Grand Conseil Vaudois invite le Conseil d'Etat à soutenir la liaison directe Bienne-Neuchâtel-Genève en passant par Yverdon-les-Bains, et de suggérer aux CFF de reconsidérer le reste du réseau romand délaissé dans la nouvelle programmation horaire 2025

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat rappelle que le contexte de sous-investissements des CFF ces dernières décennies et le besoin de rattrapage de travaux de renouvellement des infrastructures ferroviaires, cumulés à la nécessité d'assainir les temps de parcours des trains dans la Suisse occidentale, n'ont pas permis de maintenir l'entier de l'offre ferroviaire actuelle à partir de décembre 2024. L'horaire 2025 « de crise » présenté début mai 2023 est la solution qui, globalement, est la moins mauvaise parmi tous les scénarios étudiés et elle amène un certain nombre d'améliorations dans le canton pour un grand nombre de personnes.

Concernant les péjorations sur la ligne du Pied-du-Jura, le Conseil d'Etat relève que des ajustements sont encore nécessaires, notamment pour compenser la suppression du train ICN dit du bypass, circulant directement entre Morges et Yverdon-les-Bains. Après plusieurs discussions durant l'été, la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) et l'Alliance des villes suisses ont convenu de s'engager ensemble pour défendre plusieurs améliorations ciblées. Cet accord a été communiqué le 14 octobre dernier et demande à la Confédération et aux CFF d'évaluer et d'obtenir des garanties concernant notamment les éléments suivants : nombre de courses directes maximisé aux heures de pointe Biel/Bienne /Neuchâtel–Yverdon-les-Bains–Morges–Genève–Genève–Aéroport ; réintroduction des trains directs entre Bâle, Delémont et l'Arc lémanique dès décembre 2025 comme prévu ; correspondances quai à quai à Renens entre le Pied-de-Jura et les trains de/vers Genève ; trains régionaux transitant entre Yverdon–Neuchâtel–Biel/Bienne, d'abord à l'heure puis progressivement à la demi-heure mais au plus tard dès l'ouverture du tunnel de Gléresse; anticipation de la réalisation des nouvelles haltes RER d'Y-Parc et de Boudry-Perreux ; développement d'une offre rapide et attractive entre Yverdon-les-Bains et Morges.

Par ailleurs, pour disposer des sillons voyageurs suffisants sur la ligne Lausanne-Genève qui permettraient l'ajout d'un nombre maximal de trains directs aux heures de pointe sur la ligne du Pied-du-Jura, les Cantons romands et la CTSO ont fait recours en début d'année 2024 contre le plan d'utilisation du réseau mis en consultation par l'Office fédéral des transports en septembre 2023. Les Cantons et la CTSO espèrent ainsi obtenir les garanties d'une répartition rationnelle, judicieuse et proportionnelle entre les sillons voyageurs et marchandises ces prochaines années, indispensables pour compenser la perte de la liaison directe Bienne-Yverdon-Genève dans le cadre de l'horaire 2025.

A moyen terme, le Conseil d'Etat continuera de défendre avec la CTSO, auprès des CFF et avec le soutien de l'Office fédéral des transports, des améliorations de l'horaire au fur et à mesure de la réalisation des travaux d'infrastructure et de la mise à disposition du nouveau matériel roulant, en particulier pour la ligne du Pied-du-Jura.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 juin 2024.

La présidente :

C. Luisier Brodard

Le chancelier :

M. Staffoni