

**RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
aux interpellations**

Jérôme Christen et consorts - Rénovation et desserte de la Gare de Bex : Le Conseil d'Etat défend-il les intérêts de l'Est vaudois ? (15_INT_393) et

Catherine Labouchère et consorts - Ligne CFF pied du Jura : bis repetita pour Nyon ? (15_INT_394) et

Gérald Cretegnny et consorts - Le district de Nyon figure-t-il encore sur la carte des CFF ? (15_INT_395)

Rappel de l'interpellation

Jérôme Christen et consorts - Rénovation et desserte de la Gare de Bex : Le Conseil d'Etat défend-il les intérêts de l'Est vaudois ? (15_INT_393)

Depuis 2001, la commune de Bex négocie avec les CFF la rénovation de sa gare, sans guère de succès. Suite une pétition du groupe Ouverture, munie depuis de 2900 signatures, les autorités locales ont relancé les CFF et une rencontre avec les pétitionnaires - qui s'est déroulée le 4 mai - a permis de savoir quelles étaient leurs véritables intentions. Les réponses ne sont satisfaisantes qu'à moitié.

La désaffectation de la halte ferroviaire de Bex n'est certes pas à l'ordre du jour. L'entreprise confirme l'horizon de 2020-2023 pour sa refonte. Grosse déception, cette halte fera clairement partie des dernières dont les CFF s'occuperont. L'entreprise a en effet jusqu'en 2023 pour assainir les 400 gares suisses qui restent à mettre en conformité avec la loi sur l'égalité des handicapés. Elle semble donc vouloir utiliser ce délai jusqu'au bout pour la gare de Bex.

Du point de vue de la desserte, l'arrivée de RegioExpress à deux étages jusqu'à Saint-Maurice permettra de garantir une cadence horaire - et l'arrêt de deux trains par heure aux heures de pointes - à Bex, dès 2025 seulement et rien de plus. C'est une grosse déception pour les habitants de Bex et des environs.

Une augmentation de la cadence semblait logique compte tenu d'un bassin de population qui devrait atteindre 13'000 habitants dans le secteur Bex-Gryon-Barboleusaz d'ici 2020. Pour justifier leur position, les CFF font savoir que le nombre d'usagers ne dépasse pas les 1650 unités par jour, mais on ne sait pas vraiment sur quoi ils fondent leurs statistiques. Ils affirment que ces chiffres ont été fournis par la commune, mais la Municipalité de Bex ne se souvient pas avoir envoyé des chiffres et considère qu'ils émanent des CFF ...

Bex comptera 8000 à 9000 habitants en 2020 et aura droit à deux trains par heure : un dans chaque direction, tandis qu'Aigle atteindra 12' 000 habitants mais bénéficiera de dix trains à l'heure. La différence est donc énorme et la disproportion évidente.

Pas question non plus pour l'Etat de Vaud de prolonger le RER jusqu'à Bex : il n'ira pas au-delà d'Aigle. Visiblement l'Etat de Vaud déconsidère totalement la desserte ferroviaire de l'extrémité Est du canton.

A plus court terme, durant la période des travaux du Tunnel de St-Maurice et à la Gare de Lausanne, soit 2016-2018, les CFF se disent contraints de supprimer quatre trains par jour à Bex, dans chaque direction, afin de regagner les minutes de retard occasionnées par ces chantiers. Plusieurs trains seront donc supprimés aux heures de pointe le matin direction Lausanne et en fin d'après-midi venant de Lausanne. En outre, il y a une suppression totale de la liaison Bex-Saint-Maurice dans la journée, mettant dans l'embarras les gymnasiens de Bex-Gryon qui sont scolarisés à Saint-Maurice. Il est donc indispensable que les CFF proposent des solutions de remplacement par la mise en place de lignes de bus.

Dans ce contexte, je pose les questions suivantes et remercie d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses :

- 1. Dispose-t-on de statistiques fiables sur la fréquentation de la gare de Bex ? Si oui, quelles sont-elles ?*
- 2. Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre pour :*
 - sensibiliser les CFF à une rénovation plus rapide de la Gare de Bex que 2023 ?*
 - sensibiliser les CFF à la nécessité d'augmenter la cadence des trains faisant halte à Bex ?*
- 3. Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il son refus de prolonger le RER jusqu'à Bex ?*
- 4. Quelle solution de remplacement le Conseil d'Etat est-il déterminé à défendre auprès des CFF pour compenser la suppression de quatre trains par jour, prévus pour 2016-2018 ? Et pour proposer des solutions aux gymnasiens qui doivent se rendre à Saint-Maurice ?*

Catherine Labouchère et consorts - Ligne CFF pied du Jura : bis repetita pour Nyon ? (15_INT_394)

Le 21 février 2012 j'avais interpellé le Conseil d'Etat au sujet de la suppression des arrêts de Nyon et Morges pendant la journée pour les ICN de la ligne du Pied du Jura pour les motifs suivants : cela entravait les plans de mobilité des entreprises de la Côte, cela était un frein à la fréquentation des élèves de la région pour la HEIG-VD et cela supprimait la dernière liaison directe entre la Côte et la Suisse alémanique, accentuant encore la césure entre deux parties du pays.

Le Conseil d'Etat dans sa réponse du 29 août de la même année avait mentionné que cela était dû à une réorganisation des lignes en prévision des travaux et qu'il " demandait au CFF d'avoir pour objectif de rétablir dans les horaires futurs les arrêts de train ICN du Pied du Jura à Nyon et à Morges. " et plus loin : " C'est un objectif à atteindre pour les prochains horaires. "

Or, aujourd'hui que constate-t-on ? L'arrêt de Morges est rétabli, c'est à saluer, mais celui de Nyon au contraire supprimé pour les trains ICN de la ligne Pied du Jura au motif que les travaux Léman 2030 demandent des concessions et des adaptations. Même si on peut comprendre l'objectif final, les problèmes mentionnés dans la première interpellation restent entiers.

Pas mot de compensations dans la proposition des CFF. Décidément l'Ouest du canton devient vraiment le "far West", englobé dans le Grand Genève. Il est temps de réagir dans la phase de consultation et de ne pas oublier que le district de Nyon fait partie, à part entière, du canton de Vaud.

A lire la presse, le Conseil d'Etat semble aussi préoccupé par cette situation.

La présente interpellation lui pose les questions suivantes :

- 1. Comment a-t-il manifesté sa volonté auprès des CFF de maintenir l'arrêt à Nyon pour les trains ICN de la ligne du Pied du Jura conformément à sa réponse du 29 août 2012 ?*
- 2. A-t-il fait des propositions de compensation au cas où une solution ne pourrait être trouvée ? Si oui*

lesquelles ?

3. A-t-il demandé des garanties que la suppression des arrêts à Nyon ne serait pas définitive ? Dans l'affirmative les quelles ?

Merci au Conseil d'Etat pour ses réponses.

Gérald Cretegnny et consorts - Le district de Nyon figure-t-il encore sur la carte des CFF ? (15_INT_395)

La région nyonnaise est située sur un tube ferroviaire qui est l'un des seuls en Suisse à n'avoir aucun tracé de délestage. Dans les deux sens, ce tube doit contenir l'ensemble de l'offre jour et nuit et ne peut renvoyer sur un autre parcours le trafic grandes lignes, le trafic régional, le trafic local ou le trafic marchandises. De plus, il s'agit d'une région à fort développement qui a vu l'intérêt pour le transport ferroviaire croître de manière exponentielle ces dernières années. Le développement de l'offre locale en transports publics à chacune de ses extrémités, Lausanne et Genève, renforce cette croissance.

Pour pouvoir assurer à terme l'offre promise des RE au quart d'heure, les CFF construisent ou vont construire trois tronçons de quatrième voie, soit aux environs de Renens et de Chambésy pour les bouts de ligne et entre Rolle et Gland pour le centre du secteur. L'inquiétude est clairement affichée d'une part quant au financement de la partie centrale de l'installation et d'autre part quant à la capacité à terme de ces aménagements à absorber l'augmentation du trafic, particulièrement le doublement de l'offre régionale parallèle à la forte demande sur le trafic grandes lignes. La consultation des horaires CFF qui a débuté le 26 mai dernier n'est pas de nature à rassurer. Si l'on peut admettre des aménagements particuliers pendant une période de travaux, le report modal engagé de la route au rail, qui à ce jour et malgré les excellents résultats observés nécessite encore des efforts pour une maîtrise efficace de la croissance du trafic motorisé individuel, exige de ne pas diminuer les prestations en terme ferroviaire sauf en cas d'extrême nécessité et pour un temps limité.

Or, rien de tel aujourd'hui. Pire : la suppression des arrêts de l'ICN pour ou de Neuchâtel semble démontrer la fragilité de la ligne historique. La population du district et ses élus attendent des actions et des garanties et soutiennent l'engagement du Conseil d'Etat vaudois y relatif, telle que la position prise dans le cadre de la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale, qui a produit un rapport de la région de planification Ouest, PRODES 2013, en novembre 2014 concernant la cadence 15 minutes des RegioExpress entre Genève et Lausanne :

Le développement de la desserte RegioExpress, lien ferroviaire principal entre les agglomérations de la métropole lémanique, est primordial. Il vise à accompagner la croissance et le dynamisme tant économique que social de la région, et doit répondre aux surcharges planifiées à l'horizon 2030.

Je rappelle également que, malgré un record au niveau suisse des régions les plus motorisées, le district de Nyon a perdu depuis une dizaine d'années l'exploitation de six gares et que 51 communes participent depuis 2011 au financement du réaménagement des lignes de bus afin de rabattre les usagers sur les gares. Le district est ainsi bien mal payé pour ses efforts réalisés dans le domaine de la mobilité.

J'ai ainsi l'honneur de demander au Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

1. Quelle analyse fait le Conseil d'Etat de la suppression des arrêts des ICN à Nyon, ICN en provenance ou en direction d'Yverdon et Neuchâtel ?
2. Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre pour que la région nyonnaise ne subisse plus de coupe dans les prestations ?
3. Quelle est la cible fixée par le Conseil d'Etat quant aux prestations ferroviaires qui serviront le district de Nyon dès la fin des contraintes liées aux travaux de et entre Lausanne et Genève ?
4. Quelle est l'analyse de la capacité de la ligne Lausanne-Genève en termes de trafic régional et

national que fait le Conseil d'Etat, en d'autres termes, la saturation ne risque-t-elle pas d'être au rendez-vous dès la mise en service des installations de Léman 2030 ?

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

L'amélioration constante des prestations de transport public dans l'ensemble du Canton fait partie des priorités du Conseil d'Etat. Il l'a exprimé dans son programme de législature au point 4.3. " Transports publics et mobilité : investir et optimiser ".

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

De nombreux travaux d'envergure sur les infrastructures ferroviaires d'importance pour la mobilité des Vaudois disposent aujourd'hui d'un financement fédéral assuré et se trouvent à différentes phases d'étude ou de réalisation :

- Sur la ligne du Simplon, entre Lausanne et Viège, plusieurs tunnels et ponts doivent subir d'importantes transformations afin de permettre principalement la circulation, annoncée par les CFF pour l'horizon 2019, de trains à deux étages sur l'ensemble du tronçon. Les principaux chantiers concernent le tunnel de Burier (VD), les ponts des Paluds à Massongex (VS) et surtout le tunnel de St-Maurice (VS) et auront un impact sur la marche des trains : ainsi, les travaux sur le pont précité forcent à faire circuler les convois sur une seule voie, au lieu de deux, lors de certaines phases de travaux.
- Dans le nœud Lausanne-Renens, la construction d'un saut-de-mouton (passage d'une voie par-dessus l'autre pour permettre le croisement dénivelé de deux trains) et d'une quatrième voie continue entre les deux gares concernées s'ajoutent au remplacement de toutes les installations de sécurité. Le nombre de voies disponibles pour le trafic ferroviaire sera réduit de trois à deux durant plusieurs années. La gare de Lausanne, première de Suisse romande par sa fréquentation, verra notamment ses quais adaptés pour accueillir des trains de 400 mètres de long offrant plus de capacités et la circulation des passagers améliorée. Pendant une longue période de chantier, le nombre de quais disponibles passera de huit à six.
- La rénovation des gares d'Allaman, Rolle et Gland auront également des effets sur l'exploitation de la ligne Lausanne-Genève en causant des restrictions temporaires. Ces travaux permettront cependant à terme aux gares concernées d'accueillir mieux les passagers et une offre ferroviaire renforcée. La création de deux points de croisement de Chambésy (GE) et Mies (VD) générera également son lot de contraintes mais permettra à terme une desserte de Coppet chaque quart d'heure par le RER franco-valdo-genevois, sans péjorer les possibilités de développement des autres types de trains.

Tandis que l'augmentation de capacité sur la ligne du Simplon relève du programme dit " ZEB " pour *Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur* depuis son lancement en 2009, les deux derniers éléments appartiennent au projet Léman 2030 qui verra les CFF investir entre Lausanne et Genève trois milliards de francs et dépend du projet " FAIF " pour Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire accepté en votation en 2014. Les projets de Léman 2030 sont financés en partie par des réallocations du programme ZEB et pour parties par d'autres ressources nouvelles.

Il n'est dès lors pas abusif de qualifier la décennie à venir, entre 2015 et 2025, durant laquelle devraient se dérouler l'ensemble des travaux précités, de véritable tournant pour la qualité et la capacité du réseau CFF de base sur sol vaudois. La liste des chantiers prévus pourrait d'ailleurs être

allongée en incluant d'autres projets : ainsi, des modifications de la gare de Grandson sont en cours pour y accueillir, dès décembre 2015, les lignes 1 (à l'avenir Grandson – Lausanne avec desserte de tous les arrêts) et 5 (à l'avenir Grandson – Palézieux accéléré) du RER Vaud.

Le préfinancement par les cantons de Genève et Vaud des études liées aux projets de Léman 2030 a joué, comme on le sait, un rôle décisif. Il en va de même pour l'octroi par le Grand Conseil, en 2014, d'un crédit pour permettre le déroulement des études liées aux différents projets concernant le RER Vaud.

Le Canton de Vaud a été associé aux travaux sur l'horaire 2016 dont l'objectif principal était de maintenir les améliorations précédentes dans une infrastructure fortement marquée par les différentes restrictions d'utilisation mentionnées précédemment. Dans ce cadre, il a formulé, comme il s'y était engagé, la demande de rétablir l'arrêt des ICN à Nyon et à Morges, ainsi que de maintenir une desserte de Bex à son niveau actuel en attendant les développements à venir.

Conscient qu'il est impossible de ne subir strictement aucune dégradation de l'offre compte tenu de l'ampleur des chantiers qui seront conduits, 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.

A titre d'information et sans entrer dans des détails excessifs, nous nous permettons ici de relayer quelques explications fournies par les CFF quant aux contraintes exercées par les différentes modifications infrastructurelles évoquées ci-dessus :

- Une légère augmentation du temps de parcours entre Lausanne et Genève, de l'ordre de deux à trois minutes a un effet important sur la succession des différents types de trains sur cette ligne. Dans ce cadre, le rétablissement d'un arrêt des ICN à Morges se révèle techniquement nécessaire pour éviter que le train ICN ne rattrape le train régional de la ligne 4 du RER Vaud. Arrêter le même ICN deux minutes à Nyon impliquerait, 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'est pas envisageable car ce dernier n'aurait dès lors plus le temps minimal de six minutes pour rebrousser et repartir pour Lucerne.
- De même, de légères augmentations du temps de parcours entre Lausanne et Sion impliquent, pour tenir les correspondances à la fois à Lausanne (avec l'ensemble de l'offre cadencée) et à Viège (avec les trains venant de Berne par le tunnel de base du Lötschberg), de supprimer l'arrêt à Bex et Loèche pour l'un des InterRegio empruntant cette ligne chaque heure, et à St-Maurice pour l'autre IR circulant une demi-heure plus tard. De plus, quatre fois par jour, l'InterRegio desservant Bex et Loèche doit quitter Lausanne quatre minutes plus tard pour laisser circuler devant lui l'EuroCity en direction de Milan. Afin de rattraper ces quatre minutes de retard et d'arriver à Viège à l'heure pour garantir les correspondances, il ne peut plus s'arrêter à Bex et à Loèche. Ceci donne lieu à quatre lacunes de desserte par jour et par sens (voir le détail ci-après).

Il faut rappeler que 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, 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 naturellement ses intérêts par des moyens techniques et politiques mais ne dispose pas de la compétence décisionnelle. Les décisions finales sur les arrêts dans les gares évoquées par les interpellateurs ne sont donc pas de la compétence du Conseil d'Etat. Ces décisions ont été prises, dans le cadre de l'élaboration du projet d'horaire, en tenant compte des contraintes techniques évoquées ci-dessus et des statistiques de fréquentation (voir ci-après).

Dès lors, le Conseil d'Etat s'associe au regret exprimé par les interpellateurs. L'horaire 2016 entraîne pour les gares de Nyon et Bex des détériorations d'horaires regrettables. Le Conseil d'Etat relaiera, dans le cadre de la consultation, les préoccupations des Vaudois quant aux effets négatifs de ces modifications et exigera des CFF de vérifier à nouveau la faisabilité d'un rétablissement des liaisons supprimées. A tout le moins, il demandera qu'elles soient rétablies à l'issue des chantiers.

Réponse aux questions des trois interpellations

Jérôme Christen et consorts - Rénovation et desserte de la Gare de Bex : Le Conseil d'Etat défend-il les intérêts de l'Est vaudois ? (15_INT_393)

1. Dispose-t-on de statistiques fiables sur la fréquentation de la gare de Bex ? Si oui, quelles sont-elles ?

Les statistiques de fréquentation du trafic grandes lignes des CFF sont établies par ces derniers. Les cantons n'étant pas compétents pour ce type de lignes, ils n'ont pas un accès direct à ces données. Pour le cas précis de Bex, le canton de Vaud a prié l'Office fédéral des transports de solliciter les CFF afin de fournir les chiffres de fréquentation il y a trois ans déjà. Les statistiques les plus récentes qui soient disponibles concernent 2012 et font état d'une fréquentation journalière moyenne de 1575 voyageurs. En comparaison, la gare d'Aigle accueillait quotidiennement 6574 voyageurs. Cette différence explique, du point de vue des CFF, les choix de suppressions de dessertes sur la ligne du Simplon durant la période de travaux évoquée dans le préambule.

Le Conseil d'Etat précise ici qu'il ne juge aucunement que cette différence constitue dans l'absolu une justification de la suppression de prestations en gare de Bex. Il s'emploie au contraire dans la mesure de ses pouvoirs à développer dans tout le canton une offre attrayante qui soit à même de faire augmenter l'utilisation des transports publics.

Toujours selon les CFF, le nombre de voyageurs touchés par les trous de desserte se présente de la façon suivante :

N°train en 2016	Horaire approximatif	Montée Semaine	Montée Week-end	Descente Semaine	Descente Week-end
1714	11h	36	26	6	4
1722	15h	26	26	5	9
1732	20h	18	27	8	12
1736	22h	13	8	5	4
1707	7h	31	4	29	5
1711	9h	10	16	26	26
1723	15h	14	4	41	26

Les quatre premières lignes concernent les départs vers Lausanne et les trois dernières les départs vers Sion. Une lacune supplémentaire à environ 11h en direction de Sion s'ajoute en raison des travaux sur les ponts des Paluds à Massongex, qui n'est pas chiffrée dans le tableau. Encore une fois, le Conseil d'Etat ne considère pas que la faible fréquentation à une heure donnée constitue un motif suffisant pour supprimer une desserte. Il constate que les connexions ont pu être maintenues en bonne partie aux heures de pointe, conformément à ses demandes.

Enfin, le Conseil d'Etat se réjouit, par ailleurs, du fait que l'horaire 2016 prévoit un renfort de l'offre aux heures de pointe avec une cadence semi-horaire, dans le sens Bex-Lausanne en matinée et Lausanne-Bex en fin de journée.

2. Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre pour :

a) Sensibiliser les CFF à une rénovation plus rapide de la gare de Bex que 2023 ?

La gare de Bex ne répond pas aux exigences de la LHand (loi pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite). Au niveau légal, les CFF ont effectivement jusqu'à décembre 2023 pour mettre à niveau les 400 gares de Suisse restant à assainir. Ces travaux sont financés par les conventions de prestations pluriannuelles signées par les CFF et la Confédération. La prochaine, portant sur la période 2017-2020, est en cours de préparation.

Sollicitée par le Canton, la division Infrastructure des CFF a confirmé sa volonté de prioriser la mise à niveau de la gare de Bex et de l'inscrire pour la période 2017-2020. L'arbitrage final dépend toutefois, pour le projet de convention, du Conseil fédéral, qui doit ensuite le transmettre au Parlement. En cas de vote positif des Chambres, un préfinancement dès 2017 serait envisageable et constituerait une solution idéale facilitant la coordination avec la remise à niveau de la gare du Bex – Villars – Bretaye par les Transports publics du Chablais, prévue pour la même période.

Le Conseil d'Etat s'engagera comme il l'a fait par le passé pour ce projet et pour d'autres sur le plan des processus politiques et administratifs. L'objectif visé sera de disposer du dossier pour la procédure d'approbation des plans en 2016, afin qu'elle ait lieu de façon coordonnée avec le projet des TPC.

b) Sensibiliser les CFF à la nécessité d'augmenter la cadence des trains faisant halte à Bex ?

La fermeture de la gare de Bex a été souvent envisagée au cours des années écoulées. Le Conseil d'Etat s'y est systématiquement opposé, avec succès jusqu'ici, et a obtenu après un important travail de conviction le maintien d'une desserte par les grandes lignes des CFF dans le concept de l'OFT pour 2025. En août 2014, le graphique exposant l'offre de référence à cet horizon prévoyait pour Bex une desserte chaque heure par des trains RegioExpress (matériel roulant à deux étages) circulant entre Annemasse / Genève et St-Maurice. Un renfort aux heures de pointe par une cadence semi-horaire figure également dans ce document. Dans la perspective de l'élaboration de l'offre pour 2030, le Canton a sollicité une cadence semi-horaire intégrale pour Bex.

A l'horizon 2030, la gare de Bex serait donc desservie par deux RegioExpress par sens et par heure tout comme la gare de Villeneuve. En comparaison, la gare d'Aigle serait desservie par six trains par sens et par heure, à savoir deux InterRegio Genève-Aéroport – Brigue, deux RegioExpress Annemasse-St-Maurice et deux trains du RER Vaud en direction de Lausanne.

3. Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il son refus de prolonger le RER jusqu'à Bex ?

Le prolongement des trains du RER Vaud de Villeneuve à Aigle a été étudié finement dans le cadre du mandat de planification CFF – Canton de Vaud effectué entre 2010 et 2012. Un tel prolongement ne serait possible qu'après la fin des travaux de la quatrième voie entre Lausanne et Renens. A ce moment, les départs des RER de Lausanne vers le Valais pourront être anticipés de 7 à 8 minutes, leur permettant d'atteindre Aigle juste avant les trains grandes lignes suivants (qui circulent, par définition, plus vite).

Pour poursuivre leur route vers Bex, les trains RER en provenance de Villeneuve devraient se faire dépasser par les trains des grandes lignes en gare d'Aigle, ce qui signifie un temps d'arrêt de 7 à 8 minutes au minimum et donc une augmentation du temps de parcours total d'autant, le faisant passer à 55 minutes au moins contre 35 minutes avec les RegioExpress. De plus, les RER circuleraient alors trois à quatre minutes derrière les trains RegioExpress en provenance d'Annemasse / Genève vers St-Maurice tout en effectuant la même desserte (Aigle – Bex sans arrêt).

Le prolongement du RER au-delà d'Aigle aurait eu pour le Canton de Vaud l'effet de faire augmenter substantiellement les coûts en raison notamment d'acquisition de matériel roulant supplémentaire à garantir, tout en faisant doublon avec une offre compétitive représentée par les RegioExpress du réseau

des grandes lignes.

4. Quelle solution de remplacement le Conseil d'Etat est-il déterminé à défendre auprès des CFF pour compenser la suppression de quatre trains par jour, prévus pour 2016-2018 ? Et pour proposer des solutions aux gymnasiens qui doivent se rendre à Saint-Maurice ?

Le Canton de Vaud exprimera son mécontentement et formulera la demande de mise en place, d'ici à décembre 2018 et à l'arrivée des RegioExpress, d'une solution de substitution convenable. Le chiffrage et l'évaluation technique des possibilités sont en cours auprès des CFF. Le Conseil d'Etat souhaite que les CFF privilégient à cet effet un remplacement par le rail sous la forme d'une navette Aigle – Bex – St-Maurice en correspondance immédiate à Aigle avec les trains InterRegio ne pouvant pas effectuer l'arrêt à Bex. Dans l'éventualité où une telle solution ne serait pas réalisable en raison d'indisponibilités de créneaux horaires (sillons), de matériel roulant ou pour d'autres motifs, le Canton formulera l'exigence de voir au moins une variante minimale de remplacement par bus réalisée. S'agissant d'une desserte par les grandes lignes, l'Office fédéral des transports est compétent pour décider de ce service de substitution. Le Conseil d'Etat suit néanmoins attentivement ce dossier et continuera à défendre fermement sa position.

Pour le transport des gymnasiens de Bex se rendant à St-Maurice, le problème est connu du Canton qui l'a signalé aux CFF dès les premières ébauches du projet d'horaire 2016. Pour répondre à ce problème, les CFF ont d'ores et déjà pris l'engagement de faire circuler un train en semaine entre Aigle, Bex et St-Maurice avec une arrivée prévue à St-Maurice vers 7.20 le matin. En revanche, l'après-midi, pour des motifs techniques, une offre de bus sera assurée en période scolaire pour le retour des gymnasiens. Les horaires de ces liaisons de remplacement sont en cours de détermination et d'harmonisation avec les horaires scolaires.

Catherine Labouchère et consorts - Ligne CFF pied du Jura : bis repetita pour Nyon ? (15_INT_394)

1. Comment le Conseil d'Etat a-t-il manifesté sa volonté auprès des CFF de maintenir l'arrêt à Nyon pour les trains ICN de la ligne du Pied-de-Jura conformément à sa réponse du 29 août 2012 ?

Ainsi qu'exposé ci-dessus, l'Office fédéral des transports est responsable de la commande et du financement de l'offre de transport du trafic grandes lignes. Les cantons sont consultés lors de la planification des horaires. Un groupe technique d'accompagnement a été constitué pour suivre l'élaboration de l'horaire 2016. Le Canton de Vaud y a participé et y a relayé les demandes évoquées par l'interpellatrice, portant principalement sur la desserte de Morges et Nyon par les ICN. Pour les motifs évoqués en préambule, un arrêt systématique à Nyon n'a pour l'heure pas été inclus dans le projet mis en consultation. Comme il vient de l'exprimer, le Conseil d'Etat demandera un réexamen de la situation et s'engagera pour un rétablissement de ces arrêts au terme des chantiers.

En revanche, à toutes les autres heures où un trajet sans changement n'est déjà plus possible depuis l'horaire 2013, l'horaire 2016 permet un raccourcissement d'environ 8 minutes du temps de parcours de Nyon vers Yverdon-les-Bains et le Pied-du-Jura avec une correspondance à Morges.

2. Le Conseil d'Etat a-t-il fait des propositions de compensation au cas où une solution ne pourrait être trouvée ? Si oui les quelles ?

Fort des interventions enregistrées lors de la consultation officielle du projet d'horaire 2016 concernant l'arrêt des ICN à Nyon, le Conseil d'Etat sollicitera les CFF à fin juin 2015, pour ré-analyser la problématique de la desserte de Nyon ainsi qu'exprimé ci-dessus en réponse à la première question.

3. Le Conseil d'Etat a-t-il demandé des garanties que la suppression des arrêts de Nyon ne serait pas définitive ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Le Canton de Vaud poursuivra ses efforts pour obtenir la meilleure desserte possible des deux gares de

Nyon et Morges et sollicitera une nouvelle réflexion sur la réintroduction de ces arrêts dans sa prise de position sur le concept de référence 2025, qui sera déposée à la fin de l'année 2015 auprès de l'Office fédéral des transports.

Gérald Cretegy et consorts - Le district de Nyon figure-t-il encore sur la carte des CFF ? 15_INT_395)

1. Quelle analyse fait le Conseil d'Etat de la suppression des arrêts des ICN à Nyon, ICN en provenance ou en direction d'Yverdon et Neuchâtel ?

La part des voyageurs de/vers Nyon en direction / en provenance d'Yverdon-les-Bains et au-delà représente environ 7% des 13'800 passagers qui empruntent la gare de Nyon chaque jour (chiffre 2010), soit entre 900 et 1000 personnes.

Comme indiqué précédemment, le Conseil d'Etat a pris note des motifs techniques avancés par les CFF quant à cette suppression. Il ne se satisfait cependant pas de la desserte proposée dans le projet d'horaire, demandera un réexamen de la situation et s'engagera pour un rétablissement de ces arrêts au terme des chantiers.

2. Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre pour que la région nyonnaise ne subisse plus de coupe dans les prestations ?

S'il partage les regrets exprimés par les différents acteurs de la région et les interpellateurs au sujet des arrêts à Nyon des ICN, le Conseil d'Etat ne considère pas qu'on puisse évoquer une baisse unilatérale des prestations de transport public dans la région nyonnaise. Dans le projet d'horaire 2016, la gare de Nyon est desservie par deux InterRegio Genève-Aéroport – Brigue par heure et par sens, ainsi que par deux RegioExpress Genève – Vevey / Romont par heure et par sens. De nombreux développements sont de plus prévus dans la région et notamment pour Nyon au cours de la décennie à venir. Pour se limiter au transport ferroviaire, on signalera les points suivants :

- Sur la ligne Nyon – St-Cergue – La Cure, le passage à une cadence à quinze minutes entre Nyon et Genolier et à trente minute entre Nyon et St-Cergue et prévue. Les moyens nécessaires en termes d'acquisition de matériel roulant et d'infrastructures ont été libérés en 2013 par le Grand Conseil. Seules des questions de procédures font encore peser un doute sur l'échéance précise à laquelle cette amélioration entrera en vigueur
- A l'horizon 2018 (décembre 2017), le RER franco-valdo-genevois devrait desservir Coppet à une cadence au quart d'heure, dans un premier temps aux heures de pointe. Le décret pour la création d'un point de croisement à Mies dans cet objectif a été adopté par le Conseil d'Etat et transmis au Grand Conseil le 3 juin 2015.
- A l'horizon 2025, la gare de Nyon devrait selon le concept de référence être desservie par deux InterRegio Genève-Aéroport – Brigue par heure et par sens, par deux RegioExpress Annemasse – St-Maurice / Romont par heure et par sens, et par deux RegioExpress Nyon – Genève-Aéroport par heure et par sens.

3. Quelle est la cible fixée par le Conseil d'Etat quant aux prestations ferroviaires qui serviront le district de Nyon dès la fin des contraintes liées aux travaux de et entre Lausanne et Genève ?

En plus de l'offre déjà prévue dans le concept 2025 et évoquée dans la réponse précédente, le Conseil d'Etat poursuivra son travail auprès des instances fédérales sur l'éventuel rétablissement de l'arrêt des ICN.

4. Quelle est l'analyse à terme de la capacité de la ligne Lausanne – Genève en termes de trafic régional et national que fait le Conseil d'Etat, en d'autres termes, la saturation ne risque-t-elle pas d'être au rendez-vous dès la mise en service des installations de Léman 2030 ?

Les projets composant Léman 2030 sont dimensionnés pour faire face à un doublement,

entre 2010 et 2030, du nombre de passagers entre Lausanne et Genève (de 50'000 à 100'000 par jour). L'introduction en 2013 des RegioExpress, leur renforcement à l'horizon 2025, l'engagement prochain de nouveau matériel roulant à deux étages et le rallongement des compositions à 400 mètres sitôt les quais adaptés doivent offrir les moyens de répondre à cette demande supplémentaire.

Dans le cadre du préfinancement par les cantons de Genève et Vaud d'études liées au développement de la ligne Lausanne – Genève, des pistes supplémentaires d'accroissement de la capacité ont toutefois été étudiées. Elles supposent probablement la création de tronçons à triple, voire à quadruple voie dont l'étendue et l'emplacement devrait encore être déterminé avec précision. Une fois les détails établis, il reste à déterminer le besoin précis en vue d'obtenir l'inscription dans une étape de financement au-delà de 2030. Même si l'attention est portée aujourd'hui sur la réalisation rapide des travaux prévus dans le canton de Vaud, l'Etat a engagé et poursuit des démarches d'études prospectives pour préparer cet avenir de long terme.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 10 juin 2015.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean