

Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35)

Réponse au questionnaire

Objectifs

1. *Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?*

D'une manière générale les objectifs généraux du projet sont soutenus par le Conseil d'Etat.

Comment jugez-vous l'étape d'aménagement 2030/35 proposée ?

2. *Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les lignes directrices) ?*

Partiellement ; la densification des différents type de trafic pose des problèmes de capacité respectivement de partage de capacité sur les sillons. Cet aspect doit mieux être pris en compte dans la conception globale retenue. Il n'est pas souhaitable qu'à l'horizon 2030/35 des restrictions péjorent toujours et encore le trafic régional.

D'autre part, les objectifs du trafic marchandises manquent de clarté de notre point de vue.

3. *Laquelle des deux variantes préférez-vous ? Pourquoi ?*

a. Variante Etape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs)

b. Variante Etape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs)

Le système horaire prévu avec la variante à 7 mia est plus favorable à l'Ouest de la Suisse. La variante à 11.5 mia apporte peu d'investissements additionnels hormis la liaison directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds. Le canton de Vaud pourrait soutenir une variante à 11.5 mia telle que prévue actuellement dans le projet de message, ceci pour autant que des liaisons supplémentaires Lausanne – Berne et Lausanne – Morat ainsi qu'une séparation du trafic sur la ligne du pied du Jura (désenchevêtrement des flux) soient intégrés à cette variante. Nous notons encore que le processus de planification PRODES continue au sein des régions de planification. Les derniers développements devront être intégrés au message, notamment la solution consistant à offrir 10 trains grandes lignes par heure entre Lausanne et Genève.

4. *Approuvez-vous les améliorations de l'offre ainsi que les mesures proposées dans les variantes Etape d'aménagement 2030 resp. Etape d'aménagement 2035 ? par domaine :*

a. En transport de voyageurs

b. En transport de marchandises

c. En trafic international

d. Pour les installations d'exploitation

e. Sinon, quelles mesures considérez-vous comme plus urgentes ou comme non nécessaires ? Pourquoi ?

Nous développons ci-dessous tout d'abord notre réponse d'une manière détaillée pour chacune des variantes de l'étape 2030 et de celle de 2035.

I. Cadre général de la planification

Base de la planification : Image de référence 2025

La planification de l'étape d'aménagement 2030/2035 de l'infrastructure ferroviaire repose sur l'image de référence 2025, dont les points suivants ne sont pas encore satisfaisants pour le canton de Vaud :

- Un sillon pour un 3^{ème} produit circulant entre Lausanne et Berne (RegioExpress) doit être planifié, conformément aux engagements pris dans le programme ZEB.
- La desserte des haltes et gares RER doit être garantie également lors de circulation des trains internationaux tant sur l'axe du Simplon que sur celui du Jura. Le maintien du trafic régional sur l'axe Yverdon-les-Bains et Neuchâtel doit l'être également ; des sillons supplémentaires sont toujours nécessaires.
- La cadence semi-horaire doit être appliquée sur toute la journée pour les trains RegioExpress circulant entre Lausanne et St-Maurice.
- La desserte de la gare de Renens, et donc l'accès au site des Hautes écoles, doit être améliorée et permettre des liaisons toutes les demi-heures vers l'Aéroport de Genève

Projet d'offre déposé à l'OFT par la CTSO en novembre 2014

Le Canton de Vaud soutient particulièrement la mesure de la métropole lémanique, véritable ossature de la desserte suprarégionale au niveau de son territoire.

Le concept prévoit la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Genève. Au-delà de Genève, deux de ces trains continuent alternativement vers l'Aéroport (cadence 30 minutes) ou Annemasse (cadence 30 minutes). Le Conseil d'Etat constate avec satisfaction que cette partie du projet est retenu dans les concepts globaux 2030 et 2035.

Au-delà de Lausanne, le concept d'offre présenté par la CTSO prévoyait une alternance vers le Bas-Valais (30 minutes) et Palézieux puis Berne (cadence horaire) ou Morat (cadence horaire). Cette autre partie essentielle du projet n'est pas retenue ni dans le concept global 2030 ni dans celui de 2035. Le fait que les planifications antérieures (ZEB et AS2025) ne soient pas encore réglées sur la ligne du Plateau (Lausanne – Berne) est très défavorable à l'intégration des développements d'offre de l'étape d'aménagement 2030/35.

Le Conseil d'Etat regrette cet état de fait et exige que les prolongements en direction de Berne, de Morat et du Bas-Valais soient intégrés aux concepts globaux, conformément au message ZEB pour un 3^{ème} train Lausanne – Berne.

En ce qui concerne le trafic longue distance, la Canton de Vaud soutient également la vision de liaison semi horaire sur tous les axes permettant de relier efficacement et rapidement les centres d'agglomération de Suisse.

II. Evaluation du concept global 2030 (7 milliards)

Chemins de fer privés

Le Conseil d'Etat salue la reconnaissance des investissements nécessaires pour doter le chemin de fer Lausanne – Echallens – Bercher LEB d'une cadence accrue. En effet, la ligne du LEB devient une branche spécifique du système de RER vaudois. Des développements importants sont attendus le long de la ligne, ceci en adéquation avec la stratégie cantonale.

Il en va de même pour les projets retenus de trains d'heures de pointe entre Orbe et Lausanne et de 4 trains par heure entre Yverdon-les-Bains et Valleyres, respectivement pour le transport de marchandises sur la ligne du Bière – Apples - Morges permettent de renforcer l'attrait du rail et de favoriser le report modal pour faire face au développement de notre canton.

En revanche, le Conseil d'Etat rappelle son soutien ferme au projet de développement de la ligne de l'Aigle – Leysin avec son prolongement au centre du village. Celui-ci n'est, pour le moment, pas retenu dans le programme mais apparaît en 1^{er} degré d'urgence. L'amélioration de la ligne Aigle – Sépey – Diablerets permettrait une meilleure attractivité de cette ligne. Ce projet apparaît en 2^{ème} degré d'urgence. L'accès aux régions périphériques de montagne est un objectif également poursuivi par la Confédération. L'économie touristique représente une part non négligeable du PIB vaudois, ceci est également vrai sur le plan fédéral. Compte tenu de cet objectif supérieur, le Conseil d'Etat demande que ces deux mesures trouvent leur place dans le programme de développement.

CFF

Axe Lausanne – Genève :

La cadence au quart d'heure des trains Intercity (sans arrêts) entre Lausanne et Genève, obtenue par l'alternance des trains du Plateau et ceux de la ligne du Pied-du-Jura est saluée par le canton de Vaud. Elle permettra de relier rapidement et fréquemment les deux villes principales de la métropole lémanique entre elles et avec leur aéroport.

La desserte de Renens est très importante pour l'agglomération Lausanne-Morges. Cette gare, qui est aussi la porte d'entrée des Hautes Ecoles (UNIL + EPFL), doit pouvoir jouer son rôle stratégique dans le système de transport vaudois. Le système horaire prévu dans le concept permet la réalisation de cet objectif ce dont le Conseil d'Etat se réjouit.

De plus, nous sommes très satisfaits de la mise en place d'une offre au quart d'heure des trains RegioExpress, mesure prioritaire pour les cantons de CTSO.

Concernant le trafic régional du RER Vaud, le Conseil d'Etat constate qu'avec la voie de dépassement fret (AS 2025 : Denges – entrée de Morges), la mise en conformité de la gare Morges et le projet de 3^{ème} voie Morges – Allaman (AS2030), il y a quasiment une troisième voie intégrale entre Renens et Allaman, hormis l'entrée de Morges. Le Conseil d'Etat demande que la continuité entre ces développements soit

assurée et que cette infrastructure soit alors dédiée au trafic lent (marchandises et RER). Il demande aussi que des analyses complémentaires soient conduites pour optimiser son utilisation et ainsi conserver toutes les haltes régionales existantes et même envisager la réouverture de la halte de Tolochenaz.

Axe du Pied-du-Jura : Lausanne – Bienne :

L'introduction de rames à 2 niveaux sur les trains en provenance de Zurich est soutenue depuis longtemps par le Canton de Vaud, ceci permettra de réduire la quasi-totalité de la surcharge identifiée sur cette ligne à l'horizon 2030 (Lausanne – Yverdon et autour de Zurich). Le prolongement de ces trains vers Genève-Aéroport (rebroussement à Lausanne) est conforme à l'image 2025, avec l'avantage que les trains non-stop seront mieux répartis entre Lausanne et Genève avec une cadence 15' stricte.

Concernant le RER Vaud, l'engagement de rames à deux niveaux est soutenu par le Canton de Vaud.

Axe Lausanne – Vallorbe :

Le Conseil d'Etat reste attentif à la capacité sur cette ligne notamment si des conflits de sillons devaient apparaître avec la circulation des TGV.

Axe du Simplon : Lausanne – Brig :

Le concept prévoit des liaisons supplémentaires en prolongement des trains RegioExpress Genève – Lausanne. Toutefois, aucune mesure infrastructurelle ne semble être prévue sur un axe pourtant chargé entre St-Maurice et Lausanne. La région de la Riviera vaudoise compte une population importante et le Chablais vaudois, quant à lui, dispose d'un potentiel de développement important. Sans solutions nouvelles (infrastructure ou horaire), la densification des trafics conduira à une capacité insuffisante en ligne et en gare. Le Canton de Vaud s'opposera à toute fermeture de halte ou de gare du trafic régional qui serait proposée comme solution alternative à la place d'investissements ciblés ou de mesures d'ajustement sur les horaires du trafic international.

Concernant la desserte avec des trains IR Lausanne – Brig, nous rappelons qu'une cadence stricte à 30 minutes est une nécessité. La desserte de Bex, conformément à l'étape 2025 est assurée par les trains RE Lausanne – St-Maurice. Nous retenons la desserte de la gare de Villeneuve toutes les 30 minutes par ces mêmes trains.

En revanche, nous ne soutenons pas le prolongement vers Vevey des deux trains RE supplémentaires (ceux en provenance d'Annemasse). En effet, conformément au rapport de la CTSO de novembre 2014, il a toujours été prévu que ces deux trains devaient poursuivre en direction de Palézieux puis Payerne, Morat (module C1) et Berne (image de référence 2025, état décembre 2015 en cours de correction).

Finalement, pour le trafic régional du RER Vaud, notre plus grande satisfaction est la considération par votre Office de la nécessité d'engager des rames à deux niveaux sur les sections les plus chargées Yverdon-les-Bains – Lausanne et Lausanne – Montreux.

Axe du Plateau :

Comme évoqué au point I. de notre présente réponse, l'absence d'un 3^{ème} train entre Lausanne et Berne lors de l'étape d'aménagement 2025 est péjorative pour les liaisons inter cantonales. Dans le concept présenté, aucun projet n'est retenu pour cet axe.

Le Conseil d'Etat rappelle qu'il est indispensable que les deux produits IC circulent entre Lausanne et Berne uniquement avec un arrêt à Fribourg et selon une cadence semi-horaire stricte (conformément à AS2025). Le train RE Lausanne – Berne (arrêt à Palézieux, Romont et Fribourg) est un prolongement du RE Annemasse – Lausanne (sillon 50/10 à Lausanne), en conformité avec le projet d'offre déposé par la CTSO en novembre 2014.

L'intégration de la relation Lausanne – Payerne – Morat est attendue par le Canton de Vaud. Ce train, prolongement du RE Annemasse – Lausanne complètera l'ossature de base des 4 RE Lausanne – Genève selon concept CTSO de novembre 2014.

III. Evaluation du concept global 2035 (11.5 milliards)

Selon les explications fournies par votre Office (présentation du 18 mai 2017), il semblait que le concept global à 12 milliards serait une amélioration de celui à 7 avec comme postulat de base de : « Garder et si possible améliorer la qualité de l'offre CG 7 ». ».

Le Conseil d'Etat est au regret de constater que cela n'est pas du tout le cas et qu'il s'agit d'un autre concept. Une meilleure répartition des produits avec une cadence 15 minutes entre Zurich et Berne est planifiée dans la version 2035. Ceci a pour conséquence une modification des nœuds de correspondance à Berne et en cascade sur le nœud de correspondance de Lausanne. In fine, ceci représente un changement fondamental dans la structure des horaires grandes lignes du périmètre de la CTSO.

Il observe les éléments suivants tels que le décalage des IC du Plateau de 15', terminus des IC Pied-du-Jura à Lausanne, IR Genève – Brigue non-stop Lausanne – Genève et IR Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges en alternance vers Renens – Lausanne ou Yverdon-les-Bains – Bienne – Delémont – Bâle. Dès lors, il est difficile de comparer les deux concepts reposant sur des bases de planification distinctes.

Chemins de fer privés

Le Conseil d'Etat constate avec satisfaction que le projet de cadence à la demi-heure entre Monthey et Aigle pourrait être entrepris dans cette version. Cette mesure est attendue et permettra de soutenir le fort développement du Chablais.

Il est également relevé que la cadence stricte de la ligne du MOB est retenue ainsi qu'un renfort de cadence attendu pour la section en trafic régional.

Axe Lausanne – Genève :

Le concept global 2035 compte une liaison Lausanne – Genève de moins par rapport au concept global 2030, soit 9 relations au lieu de 10.

Cette situation n'est pas acceptable en l'état. En effet, cette proposition s'éloigne du projet d'offre commun des cantons de la CTSO prévoyant 4 trains IC, 2 trains IR et 4 trains RE, en alternance et bien réparti sur cet axe.

Axe du Pied-du-Jura : Lausanne – Bienne :

Le terminus des trains IC du Pied-du-Jura serait alors Lausanne, obligeant un transbordement pour les clients circulant au-delà. Ceci est en contradiction avec l'image de référence EA2025. D'autre part, nous nous interrogeons sur leur parcours au-delà de Zurich. Il est indispensable qu'un des deux trains au moins circule ensuite via l'Aéroport de Zurich.

Le troisième produit Genève-Aéroport – Pied du Jura – Bâle est une réintégration de la liaison directe, mais ne fait finalement que rétablir la situation d'avant 2016. Comparativement, le CG7 propose une offre Genève-Aéroport – Pied du Jura globalement plus intéressante, certes via Lausanne, mais directe et avec une cadence ½ heure systématique.

Nous nous inquiétons également de la qualité des correspondances (ou de leur absence) aux gares d'Yverdon, Neuchâtel et Bienne et qui rendrait ce troisième produit peu pertinent pour une partie des relations avec Genève-Aéroport, obligeant les voyageurs à une rupture de charge supplémentaire à Lausanne (rédhitoire selon nous, malgré un temps de parcours équivalent à celui du GK7).

A Yverdon-les-Bains les correspondances entre Payerne et Lausanne sont encore dégradées (environ 15') avec un décalage des sillons IC Bienne – Lausanne circulant derrière le sillon Bienne – Genève-Aéroport, ce qui est peu satisfaisant.

Axe Lausanne – Vallorbe :

Nous formulons les mêmes remarques que pour le concept 2030.

Axe du Simplon : Lausanne – Brig :

Avec ce concept, il nous plaît de constater que l'alternance des trains IR Genève-Aéroport – Brig et RE Genève-Aéroport – St-Maurice offre une cadence à 15' pour les gares desservies par ces deux trains entre Lausanne et St-Maurice.

En revanche, dans ce concept, nous regrettons l'absence d'infrastructures permettant d'écouler tous les types de trafic sur cet axe.

Axe du Plateau :

Le canton de Vaud constate la perte de la liaison directe de Lausanne vers Lucerne, car les deux trains IC du Plateau sont planifiés vers Zurich. Il est indispensable qu'un des deux trains au moins circule ensuite via l'Aéroport de Zurich.

Nous déplorons que malgré les montants supplémentaires alloués dans cette variante tant le 3^{ème} produit RE Annemasse – Lausanne – Berne que le projet visant à

introduire une liaison RE Lausanne - Morat ne soient toujours pas intégrés au concept global 2035.

Compte tenu de l'analyse faite pour chacun des axes, le Conseil d'Etat serait favorable à ce que le système horaire de la variante 2030 soit repris dans la variante 2035 c'est-à-dire sans modifier le sillon Zurich - Berne – Lausanne – Genève prévu dans la variante 2030. Ceci permettrait de préserver le nombre de relations du trafic longue distance pour l'ensemble des cantons romands en cohérence avec l'image de référence 2025 et du concept d'offre CTSO de novembre 2014.

Finalement, nous répondons aux questions de manière succincte.

Non, les deux variantes sont insuffisantes.

a) La mesure « métropole lémanique » déposée par la CTSO en novembre 2014 est partiellement intégrée dans l'EA 2030 et 35. Les branches en direction de Berne et de Morat doivent encore être intégrées. En ce qui concerne la liaison Lausanne – Berne, cette demande récurrente a déjà fait l'objet d'une planification et d'un financement dans ZEB.

La connexion avec la zone périphérique des alpes vaudoises est nécessaire afin de faciliter les transports vers les centres régionaux.

b) La ligne du pied du Jura concentre les principaux acteurs du fret en Suisse romande (La Poste - 2 centres de tri, Coop, Camion transport, Planzer, etc.). Le trafic international (TGV Lausanne – Paris), le trafic national et régional ainsi que le trafic marchandises en provenance de Lausanne-triage se partagent les capacités. Ces trafics doivent pouvoir s'écouler sans conflit dans l'optique d'un accroissement du fret et du trafic voyageurs.

c) La liaison internationale avec l'EC Milan - Genève est prévue sans infrastructures supplémentaires. Cette situation n'est plus acceptable en raison des conséquences induites sur le trafic régional.

d) La mise à niveau des gares de Nyon et Morges est une stricte nécessité compte tenu de leur état de vétusté en regard de la fréquentation actuelle et future.

e) Voir les points a) b) c) ci-dessus, de plus :

1) La mise en place d'un 3^{ème} train entre Lausanne et Berne répond à une attente de la clientèle pour des connexions interrégionales. Les mesures prévues figurent déjà dans l'étape 2025 avec financement ZEB. Par ailleurs, un train supplémentaire Lausanne – Payerne – Morat permettra d'absorber la demande supplémentaire dans une région concentrant un fort potentiel de développement hors agglomération.

2) Comme mentionné ci-dessus, le pied du Jura est un goulet d'étranglement. Le désenchevêtrement des trafics est nécessaire pour garantir les développements futurs de tous les types de produits.

- 3) Il n'est plus acceptable de devoir partager des sillons entre les trafics (régional, national, international). Le Canton de Vaud s'oppose à des fermetures de gare en raison d'infrastructures insuffisantes.

Comment jugez-vous le financement de certaines mesures par des tiers ?

- 5. Approuvez-vous le fait que la réalisation de la gare de passage de Lucerne et l'étude de projet du Maillon central de Bâle puissent être financées par des tiers à leurs propres risques ?**

Non, nous ne sommes pas favorables à un préfinancement pour la construction d'infrastructures. En ce qui concerne les études, nous sommes favorables pour tout objet pour autant que la compatibilité future soit attestée.

- 6. Approuvez-vous la création de conditions légales qui permettraient un remboursement a posteriori de ces coûts d'investissement par la Confédération ?**

Non, cette possibilité risquerait de bloquer les étapes d'aménagements futurs préfinancés par les cantons. En revanche, comme mentionné au point 5 les frais d'études devraient pouvoir être remboursés aux conditions décrites ci-avant.

Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

- 7. Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?**

Non.

- 8. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?**

La documentation en consultation fait état de de différents projets d'offre non retenus dans l'étape d'aménagement 2030-35. Ceux-ci sont classifiés en degrés d'urgence 1 et 2. Les critères de ce classement doivent être clarifiés. Nous notons que la somme d'investissements des projets en degré d'urgence 1 représente 28 milliards portant à l'horizon 2060 la réalisation des investissements identifiés.

Il sera à prévoir également des montants d'études pour les projets de développement non inclus jusqu'à présent comme des capacités supplémentaires dans le nœud de Lausanne (gare souterraine), des mesures de corrections de courbes entre Berne et Lausanne et des tronçons de voies supplémentaires pour offrir de la capacité en ligne pour demeurer en phase avec les évolutions du réseau ferré.

Les projets en lien avec la circulation ferroviaire transfrontalière n'ont pas suffisamment été pris en compte. La réhabilitation de la ligne du Sud-Léman, ainsi que la mise en place d'une offre régionale de transport s'inscrivant comme une deuxième étape de la nouvelle offre RER « Léman Express », a toute sa place dans une vision à moyen terme d'une offre de transport efficiente à l'échelle du Bassin lémanique franco-suisse. Ceci permettrait de contribuer à la diminution de la surcharge routière et à l'extension des capacités de transport par le rail sur la rive sud du Léman, ainsi qu'aux objectifs de développement territorial du Bassin lémanique. Dans ce contexte, ce projet devrait être retenu pour permettre de terminer les études engagées.

Finalement, nous notons qu'aujourd'hui déjà des conflits existent entre les différents trafics en raison de partage de capacité dû à un nombre insuffisant de sillons. Or, dans les étapes d'aménagement dont il est question ici, ces mêmes restrictions demeurent dans les planifications proposées. Cette situation doit être corrigée dans la prochaine étape d'aménagement. Le Canton de Vaud a déjà dans le cadre de projets précédents renoncé à la desserte de gares régionales entre Lausanne et Genève respectivement entre Yverdon-les-Bains et Neuchâtel. Le Conseil d'Etat ne pourra en aucun cas cautionner des diminutions de dessertes en raison d'investissements insuffisants pour garantir des sillons en suffisance en regard des développements d'offre prévus.