RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'nterpellation Bernard Borel et consorts :

La ligne CFF du Simplon : casse-tête des usagers !

Rappel de l'interpellation

Comme nous l'apprenait récemment une communication de la direction des CFF, le trajet Montreux-Lausanne est un des plus engorgés, et l'augmentation du nombre de voyageurs de 23% entre 2003 et 2007 entre Aigle et Lausanne a largement dépassé les prévisions des responsables des CFF. C'est dire que la population est de plus en plus prête à abandonner sa voiture pour le train, au moins pour les trajets pendulaires. Cette augmentation de fréquentation n'est, de plus, pas liée à une augmentation du nombre de trains. D'ailleurs, il est de l'avis même des responsables des CFF impossible d'augmenter la cadence des trains et encore plus difficile qu'entre Genève et Lausanne d'imaginer une 3e voie.

Il ne reste donc apparemment qu'à prévoir des trains à 2 étages... mais il faut pour cela rehausser les tunnels du Burier, de St Maurice et 2 autres à Sierre, ainsi que quelques ponts ! Ou alors rallonger les trains de quelques wagons, ce qui signifie aussi de rallonger quelques quais de gares.

Selon les CFF, cela ne se réalisera pas avant 2015 au plus tôt... c'est dire que pour la population rien ne changera dans les 10 prochaines années !

Or, il suffit de se promener dans l'Est vaudois et dans le Chablais en particulier pour se rendre compte du nombre de logements qui se créent. Ce n'est un secret pour personne que cette région est en pleine expansion démographique.

Il faut bien comprendre que déjà maintenant, dans les heures de pointes, un grand nombre de passagers de 2e classe voyagent debout, au moins jusqu'à Montreux... alors que en 1re classe de nombreuses places restent vides.

Devant ce constat, je me permets de poser les questions suivantes :

1. *Le CE peut-il confirmer les chiffres annoncés et partage-t-il le constat de surcharge de la ligne CFF, en particulier entre Lausanne et Aigle ?*
2. *Le CE entend-il intervenir rapidement auprès des CFF pour envisager de rallonger certains quais, pour pouvoir rallonger les trains, en démontrant les prévisions démographiques régionales ?*
3. *Dans le court terme, le CE ne peut-il pas inciter les CFF à mettre davantage de wagons 2e classe et moins de 1re classe, en relation directe avec le taux d'occupation, en particulier, aux heures de pointes ?*
4. *Le CE peut-il nous indiquer comment il va défendre ce dossier face aux CFF et à la Confédération, de manière à accélérer les aménagements nécessaires au passage de trains à 2 étages, au moins dans la première partie du tronçon soit jusqu'à Sion ?*

Merci de répondre dans les délais légaux.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Le Conseil d'Etat peut-il confirmer les chiffres annoncés et partage-t-il le constat de surcharge de la ligne CFF, en particulier entre Lausanne et Aigle ?

Le Département des infrastructures a pris contact avec M. Vincent Ducrot, responsable du Trafic "Grandes lignes" CFF et membre de la direction de la division Voyageurs, de manière à disposer de réponses précises aux questions posées.

Les CFF confirment que les taux d'occupation aux heures de pointe sont effectivement élevés, mais pour certains trains seulement.

Les statistiques de trafic 2007, communiquées par les CFF, se présentent comme suit au départ de Vevey, à l'heure de pointe du matin pour les trains Interregio (IR) :

Tronçon Vevey - Lausanne, 7h-9h, lundi - vendredi (année 2007)							
Trains	Départ Vevey	Offre moyenne 1. cl.	Fréquentation moyenne 1.cl.	Taux occupation 1.cl.	Offre moyenne 2.cl.	Fréquentation moyenne 2.cl.	Taux occupation 2.cl.
IR 1406	7.01	180	120	67%	680	520	76%
IR 2706	7.20	100	50	50%	460	320	70%
IR 1708	7.26	180	150	83%	590	530	90%
IR 2708	7.35	100	40	40%	460	300	65%
IR 1408	8.01	180	90	50%	590	420	71%
IR 316	8.26	120	90	75%	660	400	61%
IR 1410	9.01	120	50	42%	330	240	73%
Moyenne		140	84	58%	539	390	72%

Le matin, seul l'IR 1708 (Vevey, départ à 7h26 Lausanne, arrivée à 7h40) transporte régulièrement des voyageurs debout entre Vevey et Lausanne. Ce train ne peut pas être renforcé, étant donné qu'il a déjà atteint la longueur maximale.

Afin de répondre à la demande, les CFF ont introduit deux "doublures" pour ce train entre St-Maurice et Lausanne : la première (IR 2706) circule 6 minutes avant ce train IR 1708 (assurant également la desserte de Villeneuve), et la seconde (IR 2708) circule 9 minutes après ce train IR 1708 (avec également la desserte de La Tour-de-Peilz). Ces "doublures" présentent encore des réserves de capacité.

Ces statistiques de trafic 2007 se présentent comme suit au départ de Lausanne, à l'heure de pointe du soir pour les trains IR :

Tronçon Lausanne-Vevey, 16h-20h, lundi - vendredi (année 2007)							
Trains	Départ Lausanne	Offre moyenne 1. cl.	Fréquentation moyenne 1.cl.	Taux occupation 1.cl.	Offre moyenne 2.cl.	Fréquentation moyenne 2.cl.	Taux occupation 2.cl.
IR 1735	16.20	120	80	67%	570	520	91%
IR 1437	16.45	180	80	44%	660	440	67%
IR 2737	16.56	100	20	20%	460	190	41%
IR 1737	17.20	180	140	78%	660	590	89%
IR 1439	17.45	180	100	56%	660	520	79%
IR 2739	17.56	100	20	20%	460	140	30%
IR 1739	18.20	180	120	67%	660	550	83%
IR 1441	18.50	180	60	33%	660	350	53%
IR 1741	19.20	180	90	50%	550	440	80%
IR 1443	19.45	120	50	42%	420	270	64%
Moyenne		152	76	48%	576	401	68%

Le soir, trois trains, les IR 1735, IR 1737 et IR 1739 (Lausanne départ 16h20, 17h20 et 18h20), présentent des taux d'occupation élevés.

Les CFF ont mis en service deux "doublures", partant de Lausanne à 16h56 (IR 2737) et 17h56 (IR 2739), assurant également la desserte de Villeneuve. Celles-ci disposent encore d'une réserve de capacité.

2. Le Conseil d'Etat entend-il intervenir rapidement auprès des CFF pour envisager de rallonger certains quais, pour pouvoir allonger les trains, en démontrant les prévisions démographiques régionales ?

Dans leur détermination, les CFF "Grandes Lignes" ont indiqué que les mesures suivantes sont planifiées :

1. Dès décembre 2008, la voiture fourgon sera retirée des trains IR aux heures de pointe. Elle sera remplacée par une voiture de 2ème classe, offrant 86 places supplémentaires. En revanche, les CFF ne prévoient pas de remplacer des voitures de 1ère classe par des voitures de 2ème classe. En effet, le taux d'occupation de la 1ère classe est aussi très élevé aux heures de pointe dans les trains critiques, ce qui signifie que l'offre 1ère classe répond effectivement aussi à un besoin.

2. Renfort de certains trains Brigue – Genève n'ayant pas atteint leur longueur maximale : celle-ci est de 320 mètres, locomotive comprise. Ce sont les quais des gares de Martigny (340 m), de Renens (340m) et de Gland (320m), qui sont les plus courts et qui dictent cette longueur maximale.

3. A l'horizon 2015 (dès le changement d'horaire de décembre 2014), engagement d'un matériel roulant entièrement nouveau : il s'agit de rames à deux étages, permettant de réduire légèrement le temps de trajet grâce à une accélération et un freinage améliorés, ainsi que des arrêts plus courts dans les gares, avec des portes plus larges et des hauteurs de plate-formes d'accès au niveau des quais (55 cm au-dessus du niveau du rail). Les CFF prévoient l'acquisition d'une vingtaine de rames automotrices à deux étages de 200m de long (composition de base) et de 100m de long (composition de renfort) pour la ligne Genève - Brigue. L'investissement se monte à

environ 400 millions de francs pour le matériel roulant.

L'infrastructure devra simultanément être adaptée pour la circulation des trains à deux niveaux. Une trentaine d'ouvrages d'art (ponts et tunnels) doivent être rehaussés, voire reconstruits, pour un montant de 200 millions de francs. Il s'agit notamment des tunnels de Lutry, de Burier, de St-Maurice et de Sierre. Le financement de ces travaux sera principalement assuré dans le cadre du prochain mandat de prestations de l'infrastructure 2011-2014 à passer entre la Confédération et les CFF.

Les CFF "Grandes lignes" confirment ainsi leur volonté de prévoir des investissements importants pour la ligne du Simplon pour accroître l'offre de transport et absorber la croissance de trafic prévue pour les prochaines années.

3. Dans le court terme, le Conseil d'Etat ne peut-il pas inciter les CFF à mettre davantage de wagons de 2ème classe et moins de 1ère classe, en relation directe avec le taux d'occupation, en particulier aux heures de pointes ?

La réponse à cette question figure ci-dessus dans la réponse à la question 2, sous le point 1.

4. Le Conseil d'Etat peut-il nous indiquer comment il va défendre ce dossier face aux CFF et à la Confédération, de manière à accélérer les aménagements nécessaires au passage des trains à deux étages, au moins dans la première partie du tronçon soit jusqu'à Sion ?

Le Conseil d'Etat, notamment par le chef du Département des infrastructures, entretient des contacts réguliers avec la Direction générale des CFF.

Il prend acte avec satisfaction de l'engagement des CFF de mettre en service des trains à deux étages sur les trains Interregio entre Genève et Brigue au changement d'horaire de décembre 2014. Il sera particulièrement attentif à la mise à disposition de moyens financiers suffisants par la Confédération pour le prochain mandat de prestations d'infrastructure 2011- 2014 des CFF, pour réaliser la mise au grand gabarit de la ligne du Simplon entre Lausanne et Viège. Il interviendra, le cas échéant, dans le cadre des travaux de préparation du message y relatif aux Chambres fédérales. Il informe également la Députation vaudoise aux Chambres fédérales à l'occasion de leurs rencontres trimestrielles.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 mai 2008.

Le président :	Le chancelier :
P. Broulis	*V. Grandjean*