

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation André Marendaz et consorts - Trains de nuit franco-italiens au travers de la Suisse. Trains fantômes !

Rappel de l'interpellation

En 2009, les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont supprimé pour des raisons économiques les trains nocturnes via le Simplon de/et pour l'Italie. Ces trains de nuit étaient prisés des citoyens/citoyennes se rendant dans leur pays d'origine pour remplir leur devoir civique.

Les CFF privilégient le trafic diurne. Des trains à grande vitesse circulent en direction du sud de l'Italie avec des correspondances à Milano Centrale. Si la clientèle s'est clairement répartie sur l'offre de jour, c'est parce que elle n'avait pas d'autres alternatives.

Un train de nuit franco-italien traverse la Suisse de Paris à Roma-Termini avec des arrêts techniques à Vallorbe et Lausanne. Ce train n'est pas inscrit dans l'horaire des CFF, car ces derniers n'ont pas de concession avec la compagnie "Trenitalia". Cependant, des voyageurs utilisent ce train de nuit selon les horaires de passage en Suisse à savoir à 23h30 au départ de Vallorbe ou 24h à Lausanne. Le retour en gare de Lausanne est à 4h. Officiellement, il n'y a pas d'arrêt en Suisse. Des voyageurs utilisent ce train en achetant des titres de transport en France, ce qui engendre donc des pertes de recettes pour les CFF. Les employés de ce train de nuit sont tolérants et compréhensifs envers ces voyageurs. Les CFF n'assurent eux pas de prestations pour ces voyageurs en gare de Vallorbe ou de Lausanne. Or, curieusement, les chemins de fer italiens (FS), au retour, prennent en considération comme officiel l'arrêt en gare de Lausanne.

Pour des courts séjours, un voyage diurne fait perdre deux journées aux voyageurs. Bon nombre de voyageurs qui partaient en week-end prolongé en Italie n'y vont plus depuis la suppression des trains de nuit prévus à l'horaire avant leur suppression.

La communauté italienne en Suisse est la seconde du monde, derrière celle de l'Allemagne. Les liens entre les deux pays sont très denses, sur tous les plans. Une demande de train de nuit existe, c'est certain. Une liaison nocturne rapide entre les deux pays serait rentable, à condition de ne pas multiplier les arrêts entre l'arc lémanique et Milan.

C'est pourquoi, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- 1. Le Conseil d'Etat est-il au courant de la circulation de ce train de nuit franco-italien avec des arrêts techniques en gare de Vallorbe et Lausanne utilisés par des voyageurs perspicaces ?*
- 2. Le Conseil d'Etat entend-il entreprendre des démarches auprès des CFF pour officialiser les arrêts de ce train de nuit franco-italien, en particulier en gare de Lausanne ?*
- 3. Compte-t-il réagir pour rétablir les trains nocturnes ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour ces réponses.

Ne souhaite pas développer.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Les responsables du Trafic voyageurs des Chemins de fer fédéraux (CFF) ont été consultés concernant les trains de nuit franco-italiens. Ils se sont déterminés concernant la demande d'arrêts commerciaux de ces trains dans les gares suisses.

Les CFF ont indiqué qu'ils ne souhaitent pas entreprendre de telles démarches auprès de la société Artesia, filiale commune de la Société française nationale des chemins de fer (SNCF) et de la société italienne Trenitalia, qui exploite ces trains, pour les raisons suivantes :

- Il n'existe aucune assurance sur la viabilité de cette offre à court terme. Jusqu'en décembre 2011, les trains sont commandés par la société Artesia. Cette entreprise sera en principe dissoute au prochain changement d'horaire. Les CFF n'ont aucune garantie quant au maintien de ces trains de nuit, ni quant à leur parcours (via Vallorbe ou via Modane), ni quant au tractionnaire sur le parcours Suisse (la traction de ce train pourrait être repris par le BLS ou un concurrent).
- Ces trains sont ajustés aux besoins de la clientèle italienne et française et ne répondent pas aux besoins des clients Suisses.

Les horaires de ces trains sont conçus pour les clients au départ de Paris ou de l'Italie. Du point de vue des CFF, ils ne conviennent pas à leur clientèle suisse (départ de Lausanne pour l'Italie à 00h02 et à 1h46 ; arrivée à Lausanne au retour de l'Italie à 3h09 et 4h48). Cependant, si Artesia souhaite offrir un service commercial et vendre des billets pour ces trains pour les passagers au départ de Vallorbe ou de Lausanne, les CFF ne s'y opposeraient pas. Par contre, les titres de transports des CFF ne seraient pas valables, car ces trains ne font pas partie du système concessionnaire suisse.

- La qualité de service ne répond pas aux attentes de la clientèle suisse et aux standards des CFF (propreté, sécurité à bord). Les gardes-frontières, respectivement les polices suisses et françaises, sont ainsi souvent sollicités par ces trains.
- Le niveau de ponctualité est insatisfaisant. Les trains de nuit effectuent de longs parcours. Leur ponctualité est aléatoire. Des retards de plus de trois heures ne sont pas exceptionnels. Les CFF n'ont aucune influence possible sur la tenue de l'horaire, particulièrement en Italie.

Concernant la réintroduction de train de nuits entre la Suisse et l'Italie, les CFF rappellent qu'en 2009, les trains de nuit Genève-Lausanne-Rome ont été supprimés en raison du manque de fréquentation.

Les études réalisées lors de la décision de supprimer ces trains montraient que les revenus potentiels générés par les trains de nuit Suisse-Milan ne permettaient pas de couvrir les frais engendrés par l'entretien du matériel roulant.

Le Conseil fédéral s'est également déterminé sur cet objet en date du 14 mars 2011 en réponse à une question de Mme la Conseillère nationale Josiane Aubert :

" Les CFF ont supprimé les trains nocturnes de/et pour l'Italie, mais un train de nuit franco-italien, non inscrit à l'horaire, traverse la Suisse de Paris à Rome avec arrêts techniques à Vallorbe et Lausanne ; des voyageurs utilisent ce train et achètent des billets en France, ce qui engendre des pertes de recettes pour les CFF. La communauté italienne en Suisse romande est très importante.

Les CFF ne devraient-ils pas négocier une intégration officielle de ces trains dans leur offre ordinaire ?"

La réponse du Conseil fédéral fut la suivante:

" Les exploitants des lignes de chemin de fer doivent veiller à ce que personne ne monte ou ne sorte du train lors d'arrêts techniques. C'est le cas, d'après l'auteur de la question, lors de liaisons de transit entre la France et l'Italie par la ligne du Simplon. Il n'existe pas d'autorisation fédérale pour cette liaison. S'il faut aussi rendre l'offre accessible pour Vallorbe et Lausanne, les CFF devraient solliciter une autorisation fédérale d'après l'article 37 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs. C'est aux CFF qu'il revient de juger s'il faut inscrire éventuellement le train de nuit dans l'offre suisse de chemins de fer. L'offre du trafic longues distances, dont fait aussi partie un train de nuit, doit néanmoins répondre à un impératif de rentabilité."

Réponses du Conseil d'Etat aux questions de l'interpellation

1. Le Conseil d'Etat est-il au courant de la circulation de ce train de nuit franco-italien avec des arrêts techniques en gare de Vallorbe et Lausanne et utilisés par des voyageurs perspicaces ?

Ni le Conseil d'Etat, ni son Département des infrastructures, n'étaient informés de la circulation de trains en transit entre la France et l'Italie traversant le canton de Vaud, exploités par la société Artesia, filiale commune de la Société française nationale des chemins de fer (SNCF) et de la société italienne Trenitalia.

Selon la réponse du Conseil fédéral, ces trains ne disposent d'aucune autorisation fédérale pour le transport de voyageurs au départ ou à l'arrivée des gares de Vallorbe ou de Lausanne.

2. Le Conseil d'Etat entend-il entreprendre des démarches auprès des CFF pour officialiser les arrêts de ce train de nuit franco-italien en particulier en gare de Lausanne ?

Sur la base de l'interpellation, les CFF se sont déterminés négativement concernant l'officialisation des arrêts de ces trains pour les motifs exposés dans le préambule.

Le Conseil d'Etat prend acte de ces réponses des CFF qui répondent à la demande formulée par l'interpellateur d'entreprendre des démarches auprès des CFF.

3. Compte-t-il réagir pour rétablir les trains nocturnes ?

Compte tenu des déterminations des CFF, mentionnées dans le préambule, le Conseil d'Etat n'entend pas effectuer une nouvelle démarche auprès des CFF.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 24 août 2011.

La vice-présidente :

J. de Quattro

Le chancelier :

V. Grandjean