

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation André Marendaz et consorts - Transports publics régionaux. N'oublions pas les régions périphériques !

Rappel de l'interpellation

Dans un document élaboré par la Confédération et les CFF, nous lisons:

- L'offre de base ZEB et les options de développement permettent de mettre en place un système qui répond à la demande de trafic ;*
- Le concept de l'offre de base et des options de développement ZEB sont soutenus par les CFF, l'OFT et par les cantons dans leur grand majorité ;*
- Le concept ZEB offre une perspective de développement stable des transports publics en Suisse, condition nécessaire à la planification du trafic régional et d'agglomération ;*
- Lié aux risques des NLFA, le financement ainsi que le calendrier de réalisation de ZEB est une question politique.*

Nous soutenons les efforts du Conseil d'Etat au développement des transports publics des lignes interrégionales, en particulier de l'adaptation des infrastructures pour la circulation des trains à deux étages sur tout le réseau romand. Ce développement des transports publics des lignes interrégionales est à conjuguer avec le développement du Réseau Express Régional (RER).

Le Grand Conseil a refusé la réponse du Conseil d'Etat au postulat Ginette Duvoisin pour : Dynamiser les transports publics, aussi dans les régions décentralisées du canton, par la mise en œuvre rapide du développement du RER vaudois. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat n'indique nullement les délais effectifs pour la deuxième étape de réalisation du RER Vaudois, et en particulier des mesures de mise en œuvre du RER Vaudois sur les principales branches.

Dans sa réponse à l'interpellation de la députée Ginette Duvoisin, le Conseil d'Etat invite les députés à se reporter à la Stratégie cantonale de développement des transports publics, adoptée en septembre 2006 et intitulé "Vers une mobilité durable : les transports publics à l'horizon 2020". Un deuxième mandat de planification vient d'être signé entre le chef du Département des infrastructures et les CFF pour étudier de manière plus détaillée comment développer à moyen terme l'offre du RER Vaudois, et quels sont les investissements complémentaires en infrastructures sur les autres lignes du réseau CFF. L'objectif pour la mise en place de la 2e étape de développement du RER Vaudois est l'année 2018. Le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 prévoit en priorité A à une contribution fédérale de 22,4 millions de francs (40% du coût estimatif de 56,01 MCHF – base des prix octobre 2005) pour ces aménagements. Selon les résultats de ce deuxième mandat vaudois de planification, des mesures ponctuelles d'amélioration de l'offre pourront être réalisées avant l'horizon 2018, notamment en

parallèle à la mise en œuvre du concept d'horaire "Romandie 2014", actuellement à l'étude des CFF. Dans le document "Vers une mobilité durable : les transports publics vaudois à l'horizon 2020", il est dit dans les scénarios de rééquilibrage des tendances dans le flux pendulaires:

"Le scénario du rééquilibrage est notamment indispensable pour atteindre les objectifs fixés à l'horizon 2015 par le plan OPair d'assainissement de l'air pour l'agglomération Lausanne-Morges, où se trouvent les secteurs les plus pollués du canton."

Or, il est impératif que les régions périphériques soient prises en considération dans le développement du trafic régional. Une offre des transports publics est indispensable : pour les personnes ne conduisant pas (notamment les enfants), pour assurer des rabattements sur l'armature ferroviaire principale. Le Réseau express régional vaudois, les trains, les bus régionaux et les bateaux remplissent ces fonctions.

Comme déjà relevé, nous soutenons pleinement les démarches entreprises par le Conseil d'Etat pour des améliorations et de développement des infrastructures ferroviaires. Au vu des différentes planifications et des améliorations des infrastructures pour les trains interrégionaux en Suisse romande, nous avons des craintes que le développement du RER dans certaines régions périphériques soit reporté, d'autant plus que l'accent est mis en particulier dans les agglomérations.

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

1. Selon la planification prévue dans la stratégie cantonale de développement des transports publics ; le Conseil d'Etat peut-il garantir que le développement du RER s'effectuera selon le plan de mobilité durable à l'horizon 2020 ?
2. Le trafic régional des régions périphériques est un apport d'utilisateurs prépondérant pour les grandes lignes, le Conseil d'Etat maintiendra-t-il le développement et le financement du trafic régional dans les régions périphériques ?
3. Au vu des différents projets de développement de certaines lignes (Fribourg-Berne, Valais), le développement de la ligne du pied du Jura (Lausanne-Yverdon-les-Bains-Neuchâtel) sera-t-elle reportée ?
4. Le développement de ces lignes se fera-t-il au détriment du trafic régional ?

Nous remercions d'ores et déjà le Conseil d'Etat pour les réponses à cette interpellation.

Ne souhaite pas développer.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Selon la planification prévue dans la stratégie cantonale de développement des transports publics ; le Conseil d'Etat peut-il garantir que le développement du RER s'effectuera selon le plan de mobilité durable à l'horizon 2020 ?

Au changement d'horaire de mi-décembre 2011, la première étape de développement du RER Vaudois sera réalisée avec l'introduction de nouvelles rames de type Flirt et la mise en service des rames Domino (rames rénovées avec de nouvelles voitures intermédiaires à plancher bas). Les nouvelles rames Flirt permettront d'assurer une cadence à 30 minutes jusqu'à Allaman, notamment de la gare de Saint-Prex et de la halte d'Etoy, localités qui connaissent un fort développement. A fin juin 2012, la halte de Prilly-Malley sera mise en service.

Au changement d'horaire de décembre 2012, l'offre CFF Grandes lignes sera améliorée entre Lausanne et Genève avec la mise en service de nouvelles rames à deux étages RegioExpress (RE) qui relieront toutes les 30 minutes Genève et Lausanne en desservant Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges et Renens. L'un de ces trains RE sera prolongé en direction de Palézieux et de Romont, l'autre en direction de Vevey.

L'introduction de la cadence à 15 minutes sur le tronçon central du RER Vaudois entre Cossonay et

Cully doit intervenir en 2019. Elle nécessite la réalisation de la 4ème voie entre Lausanne et Renens et d'un "saut-de-mouton" dans le secteur de Malley. Cet ouvrage vise à supprimer les conflits de circulation entre trains avec des croisements dénivelés. Ces investissements seront financés par la Confédération. Ils devront être approuvés par les Chambres fédérales en 2012 / 2013 dans le cadre de la modification de la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF). Il conviendra simultanément d'aménager pour les trains du RER Vaudois les terminus de rebroussement à Cully et dans le secteur Cossonay – La Sarraz, projets qui sont déjà au bénéfice d'une contribution fédérale dans le cadre des projets d'agglomération.

Toutefois, avant cette échéance de 2019, le Conseil d'Etat souhaite l'amélioration des cadences sur les autres lignes régionales du RER Vaudois, notamment sur les lignes de la Broye. Ces mesures sont étudiées dans le cadre d'un mandat de planification en cours, conduit avec les CFF. Leur mise en oeuvre exigera des investissements importants d'infrastructure pour aménager de nouveaux points de croisements entre trains et, cas échéant, des terminus pour le rebroussement de trains.

Cette planification sera en particulier précisée dans le cadre de la mise à jour en cours du plan directeur cantonal et de la fiche de mesure concernant le développement des transports publics.

En conclusion, le Conseil d'Etat entend poursuivre le développement du RER Vaudois conformément aux objectifs définis en 2006 dans la stratégie cantonale de développement des transports publics à l'horizon 2020.

2. Le trafic régional des régions périphériques est un apport d'utilisateurs prépondérant pour les grandes lignes, le Conseil d'Etat maintiendra-t-il le développement et le financement du trafic régional dans les régions périphériques ?

Le Conseil d'Etat apporte son soutien au développement et au financement du trafic régional, en particulier pour assurer le renouvellement des infrastructures des chemins de fer privés.

Il vient ainsi de soumettre au Grand Conseil un exposé des motifs et projet de décret pour obtenir un crédit-cadre de 39.3 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer régionaux vaudois. Ces contributions concernent la part du canton aux engagements liés au crédit-cadre fédéral d'infrastructure 2011-2012. Les investissements les plus importants concernant les chemins de fer Morges-Bière-Cossonay, Lausanne-Echallens-Bercher, Montreux Oberland bernois, Montreux-Vevéy-Riviera et les Transports publics du Chablais.

Le programme d'investissement 2011-2012 porte sur un montant total de 122.4 millions de francs. Le solde du financement est assuré par la Confédération, par les cantons voisins pour les lignes intercantionales (Montreux Oberland bernois, Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) et par les indemnités d'amortissements versées par la Confédération et les cantons.

Ce crédit-cadre cantonal 2011-2012 pour les infrastructures des chemins de fer régionaux vaudois s'ajoute à celui de 82.1 millions de francs accordé en 2007 pour les années 2007-2010 (montant total : 219 millions de francs).

C'est ainsi un montant de l'ordre de 20 millions de francs que le canton de Vaud accorde chaque année sous forme de prêts conditionnellement remboursables pour l'infrastructure des chemins de fer privés.

La moyenne des investissements annuels pour les chemins de fer régionaux vaudois, financés par la Confédération et les cantons, représente environ 57 millions de francs depuis 2006.

Dans les années futures, le matériel roulant des chemins de fer régionaux devra être renouvelé, ce qui induira une augmentation des indemnités annuelles accordées par le canton pour le trafic régional voyageurs.

Ainsi, le Conseil d'Etat prévoit de maintenir le soutien de l'Etat au développement et au financement du trafic régional voyageurs dans les régions périphériques. En particulier, des moyens financiers importants pourront être libérés pour les transports publics régionaux dans le cadre du budget ordinaire

d'investissement grâce à l'affectation spécifique de 325 millions de francs de l'excédent financier pour la péréquation fédérale (RPT) pour les infrastructures et la mobilité, comme annoncé par le Conseil d'Etat le 19 août 2011. En effet, ce dernier propose de développer un système de transport efficace à l'échelle du canton, améliorant parallèlement la desserte nationale, les transports régionaux et le trafic d'agglomération, qui indubitablement forment un tout.

3. Au vu des différents projets de développement de certaines lignes (Fribourg-Berne, Valais), le développement de la ligne du pied du Jura (Lausanne-Yverdon-les-Bains-Neuchâtel) sera-t-elle reportée ?

Des améliorations ponctuelles de l'offre sont progressivement réalisées par les CFF entre Neuchâtel et Lausanne pour répondre à l'augmentation du trafic à l'heure de pointe. La 2ème étape du Concept Romandie vise à introduire une cadence semi-horaire sur cette ligne, en décalant de 30 minutes la circulation des deux trains ICN qui se suivent actuellement entre Bienne et Yverdon-les-Bains.

Le développement du réseau ferroviaire national a fait l'objet ce printemps d'une procédure de consultation engagée par le Conseil fédéral le 30 mars 2011 concernant le projet de "Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire" (FAIF).

Selon le projet en consultation, l'offre suivante est prévue sur la ligne du Pied du Jura pour la 1ère étape d'aménagement 2025 (page 73, tableau 7, du dossier de consultation) :

- 2 trains du trafic longues distances par heure,
- 2 trains régionaux Bienne – Neuchâtel possibles,
- 3 trains marchandises par heure avec des temps de parcours plus brefs.

Un investissement de 390 millions de francs est prévu sur la ligne du Pied du Jura pour la 1ère étape d'aménagement 2025 (page 78 du dossier de consultation) :

" Le tronçon Gléresse – Douanne est le dernier passage à voie simple le long de la ligne du pied du Jura. L'objectif est d'y mettre en place la cadence semi-horaire en transport de voyageurs entre Bienne et Lausanne et d'améliorer l'offre de transport du trafic marchandises. Pour cela, il faut notamment une double voie ininterrompue entre Neuchâtel et Bienne. La double voie en tunnel requerra des investissements de 390 millions de francs. L'effet de ces mesures sera renforcé avec la réalisation ultérieure du tunnel du Chestenberg".

De concert avec les cantons de Suisse occidentale, et en particulier en collaboration avec les cantons de Berne et de Neuchâtel, le Conseil d'Etat sera particulièrement attentif à la réalisation de ce projet dans l'étape d'aménagement 2025.

4. Le développement de ces lignes se fera-t-il au détriment du trafic régional ?

Le développement de ces lignes du réseau national est principalement financé par la Confédération.

Il ne se fera donc pas au détriment du trafic régional qui est cofinancé par la Confédération et le canton. Au contraire, avec l'amélioration prévue des cadences sur les lignes du trafic voyageurs des Grandes lignes CFF, les cadences du trafic régional des voyageurs seront simultanément renforcées pour répondre à la croissance du trafic sur le réseau des transports publics.

Au surplus, la réponse à la question 2 rappelle les efforts financiers consentis pour les chemins de fer régionaux vaudois.

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

La vice-présidente :

Le chancelier :

J. de Quattro

V. Grandjean