

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

aux interpellations :

- Stéphane Montangero - L'Office fédéral des transports veut-il la mort du rail vaudois ?
(12_INT_045)
- José Durussel - Nos trains régionaux encore menacés par l'Office fédéral des transports !
(12_INT_043)
- Catherine Labouchère - Transports et aménagement du territoire : quelle cohérence ?
(12_INT_044)

Rappel de l'interpellation

L'Office fédéral des transports veut-il la mort du rail vaudois ?

Suite à la consultation des cantons lancée par l'Office fédéral des transports (OFT) le 10 octobre dernier concernant les "Adaptations d'ordonnances dans le cadre de la 2e partie de la réforme des chemins de fer 2 : Transport des voyageurs"[1], le moins que l'on puisse dire est que la communication a déraillé. En effet, l'OFT prévoit dans son projet de modification de l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF) l'adjonction d'un article article 19a ayant la teneur suivante :

Art. 19a Examen de la poursuite de l'exploitation

1. Préalablement au renouvellement de tronçons destinés essentiellement au transport régional de voyageurs, il y a lieu de vérifier si d'autres offres seraient réalisables avec un meilleur rapport coût-utilité. Il faut aussi tenir compte des coûts spécifiques de la ligne concernée.

Par ailleurs, le projet d'article 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) complète et précise, en indiquant très clairement les seuils admis.

Art. 19 Investissements

¹ Les coûts subséquents des investissements peuvent être intégrés dans les comptes prévisionnels d'une offre si les commanditaires ont donné leur accord avant que l'investissement soit effectué.

² Si, lors d'un transfert des moyens d'exploitation selon l'article 321, alinéa 2, loi sur le transport de voyageurs (LTV), le capital emprunté spécialement pour financer ces moyens d'exploitation n'est pas transféré avec tous les droits et obligations à la nouvelle entreprise de transport, il incombe à celle-ci de rembourser la valeur comptable résiduelle à l'entreprise précédemment mandatée. Il incombe aux commanditaires de rembourser à l'entreprise précédemment mandatée les frais de sortie non assurés

par rapport au bailleur de fonds.

³*Lorsqu'il est prévu d'affecter des moyens d'exploitation à des lignes de chemin de fer dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 50%, les commanditaires vérifient, avant de donner leur accord conformément à l'alinéa 1, si d'autres offres seraient réalisables avec un meilleur rapport coût-utilité. Il faut également tenir compte des coûts spécifiques de l'infrastructure des lignes concernées. Cette vérification doit être périodique pour les lignes de chemin de fer dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 30%.*

Comme mentionné dans la lettre d'accompagnement, il s'agit clairement de transferts du rail vers la route, plus précisément vers des bus. Par ailleurs, si ces critères devaient être adoptés tels quels, il apparaît que notre canton serait fortement touché. Outre certaines absurdités (on se réjouit de voir le transfert du rail vers des bus pour des lignes comme "Montreux - Glion - Hauts-de-Caux - Rochers-de-Naye"), la règle proposée interpelle toutes les personnes bénéficiant des prestations de ces transports publics (on peut mal les nommer "petits trains" quand on sait que sur la liste des lignes visées on trouve la ligne "S1 (Villeneuve -) Lausanne - Yverdon-les-Bains" ou celle de "Palézieux - Romont").

L'OFT a bien tenté, suite aux très forts échos médiatiques, une sorte de rétropédalage, indiquant mais en ne donnant aucune véritable garantie à ce stade. Au final, on a l'impression qu'il s'agit là d'un énième ballon d'essai pour tenter un retour en arrière sur le développement, pourtant souhaité fortement par les cantons, des axes de transports lourds qui permettent une forte plus value des territoires desservis. Au vu de cette situation et compte tenu des informations fort contradictoires de l'OFT, nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes:

- 1. Quelle est l'appréciation générale du Conseil d'Etat suite à cette mise en consultation de l'OFT des "Adaptations d'ordonnances dans le cadre de la 2e partie de la réforme des chemins de fer 2 : Transport des voyageurs" ?*
- 2. Le Conseil d'Etat estime-t-il que certaines lignes couvrant le territoire vaudois sont davantage menacées suite à cette publication ? Si oui, lesquelles et pour quelles raisons ? Dans pareil cas, quelles mesures le Conseil d'Etat compte-t-il entreprendre pour préserver les lignes ferroviaires menacées sur le sol vaudois ?*
- 3. Enfin, le Conseil d'Etat partage-t-il l'idée que cette "proposition de modification" de deux ordonnances (OCFIF et OITRV) a sans doute pour unique but de préparer le terrain à de nouveaux transferts de charges vers les cantons ou les régions ? Si oui, quelles mesures entend-il prendre pour les empêcher ?*

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Souhaite développer.

Lausanne, le 30 octobre 2012.

(Signé) Stéphane Montangero

Nos trains régionaux encore menacés par l'Office fédéral des transports !

La Confédération vient de lancer une consultation visant à étudier la suppression de plus de la moitié des lignes régionales ferroviaires sur le territoire national, soit 175 liaisons (sur 300 en Suisse) et les remplacer par des lignes de bus. Le but est évidemment de faire des économies sur les transports par le transfert de charges sur les cantons !

Cette mesure est totalement contraire à une politique de développement durable, alors que le peuple s'était prononcé pour un transfert de la route au rail !

Questions au Conseil d'Etat :

1. *Pour notre canton, quelles sont les lignes ferroviaires les plus visées par cette consultation ?*
2. *Quels sont les taux de couverture de nos différentes lignes régionales, sujet de préoccupation de la Confédération ?*
3. *Alors que plusieurs lignes sont projetées à une cadence à la demi-heure, quel est le programme d'investissement prévu jusqu'en 2020 par notre canton pour nos lignes ferroviaires régionales ?*
4. *Le Conseil d'Etat est-il fermement décidé à se battre pour le maintien de nos petites lignes qui rendent de grands services à la communauté et sont essentielles pour la politique de mobilité et de transport régional des régions périphériques ?*

Souhaite développer.

Rovray, le 30 octobre 2012.

(Signé) José Durussel

Transports et aménagement du territoire : quelle cohérence ?

- *La troisième voie CFF Lausanne-Genève n'est qu'un terme générique elle ne sera pas continue, mais remplacée par le concept Léman 2030 où la troisième voie ne se réalisera que sur des tronçons définis et aménagés pour augmenter la fluidité ferroviaire.*
- *L'Office fédéral des transports annonce que les trains régionaux non-rentables (au-dessous de 50% de couverture des coûts), seront remplacés par des bus et même autour des grands centres urbains.*
- *Le tronçon Renens-Allaman est repoussé à l'horizon 2030-2040.*
- *Le prix des billets est prévu à la hausse.*

Dès lors, on peut franchement se demander quelle cohérence il y a dans toutes ces propositions et décisions. On ne peut qu'être frappé qu'une nouvelle fois la logique des chiffres et des coûts prime sur tout autre argument. On cherche en vain une vision globale. En conséquence, le doute est semé dans la population et cela entraîne une perte de confiance vis à vis des décideurs.

C'est pourquoi je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *A quel(s) projet(s) vont être affectés les millions votés par le Grand Conseil au titre du préfinancement de la " troisième voie " CFF Lausanne-Genève ?*
2. *Comment mettre en cohérence l'application du plan directeur cantonal et les projets retardés des infrastructures ferroviaires ?*
3. *Quelle réaction compte-t-il faire à l'annonce des mesures de suppression des trains régionaux non-rentables envisagés par l'Office fédéral des transports ?*
4. *Quelle vision a-t-il à court et moyen terme pour un développement globalement harmonisé et coordonné entre l'aménagement du territoire et les transports publics ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Souhaite développer.

Gland, le 30 octobre 2012.

(Signé) Catherine Labouchère et 13 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat répond aux trois interpellations en même temps car les trois traitent, pour l'essentiel, du même sujet : la position du Conseil d'Etat face aux propositions de l'Office fédéral des transports (OFT) concernant les lignes de chemin de fer régionales présentant un taux de couverture jugé trop bas. L'intervention de Mme la Députée Labouchère s'étend cependant aussi à des questions plus générales, qui seront traitées séparément.

1. Préambule

Concernant les propositions de l'OFT sur les lignes régionales, le Conseil d'Etat partage, évidemment, les interrogations des interpellateurs. Dans son programme de législature, il vient de confirmer ses objectifs de transfert modal en faveur des transports publics, dans le sens d'une complémentarité des modes de transport et d'une "coordination aux niveaux communal et régional des mesures d'implantation de logements, d'infrastructures, d'entreprises et de moyens de transport". Il insiste également sur les "développements infrastructurels du RER" et s'engage à "améliorer les prestations au public sur les lignes régionales, par une extension des cadences du RER et une amélioration du matériel". Enfin, dans l'objectif numéro 2 de son agenda 21, le Conseil d'Etat s'est fixé des buts ambitieux en matière de réduction des émissions de CO₂ et d'augmentation de la part des énergies renouvelables.

Le projet d'adaptation de trois ordonnances fédérales touchant le transport ferroviaire a été présenté le 9 octobre par l'OFT dans une procédure d'audition des instances intéressées, dont les départements cantonaux en charge des transports publics. Il s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la 2ème étape de la Réforme des chemins de fer 2. Cette étape a été adoptée par les Chambres fédérales le 16 mars 2012.

Le texte soumis en consultation porte sur le thème du transport des voyageurs.

Il comprend selon la lettre de consultation de l'OFT :

- les mises au concours dans le trafic régional des voyageurs,
- leurs répercussions sur la concession pour le transport des voyageurs, y compris d'autres mises au net des bases juridiques et
- le mandat de réexamen des tâches "transfert du rail au bus".

Les deux premières propositions sont de nature technique et découlent des modifications légales liées à la Réforme des chemins de fer approuvées par les Chambres fédérales le 16 mars 2012.

En revanche, la dernière proposition ne résulte pas de ces modifications légales. Elle a suscité de fortes réactions. En effet, l'OFT a profité de cette audition pour introduire des dispositions visant à transférer le trafic du rail au bus (article 19a nouveau de l'Ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire et article 19, alinéa 3, de l'Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs).

Mettant en œuvre une mesure de réexamen des tâches décidée par le Conseil fédéral en 2010, elle vise à fixer deux seuils en dessous desquels le transfert du transport ferroviaire vers un transport collectif routier devrait être examiné. En effet, si les coûts d'exploitation de la ligne sont couverts à moins de 50% par les recettes, cet examen devrait avoir lieu, selon le rapport sur les modifications publié par l'OFT, "avant un investissement important dans les moyens d'exploitation". Si le degré de couverture est inférieur à 30%, alors un tel examen devrait être réalisé "périodiquement - en règle générale tous les quatre ans". Rappelons que les coûts non couverts du trafic ferroviaire régional sont assumés globalement pour moitié par la Confédération et pour moitié par les cantons. C'est aussi le taux

applicable pour le canton de Vaud.

Le Conseil d'Etat ne peut pas accepter une stratégie qui consisterait à transférer les usagers des transports publics du rail au bus. Les conséquences prévisibles en seraient les suivantes :

- Un transfert du rail à la route contribuerait à une forte dégradation de la qualité du transport public et de son attractivité. En particulier, aux heures de pointe, les bus offrent des capacités largement insuffisantes pour répondre à la demande. De nombreux bus seraient nécessaires pour remplacer un seul train. La vitesse de déplacement est également nettement plus faible avec, en plus, des temps de parcours incertains en raison de la congestion du trafic routier.
- Les émissions de CO₂ augmenteraient, les bus utilisant une énergie fossile, qui plus est disponible en quantités limitées.
- Les investissements ferroviaires consentis au cours des années passées devraient être amortis d'un coup et les voies ferrées utilisées uniquement pour le trafic régional devraient être démantelées, leur entretien n'étant plus couvert.

Abandonner une ligne ferroviaire régionale en faveur d'un service de bus ne constitue donc pas une option pour le Conseil d'Etat. Au contraire, celui-ci poursuit une politique d'investissement dont l'objectif est bien de rendre le transport ferroviaire plus compétitif.

D'ailleurs, dans les mois qui viennent, il présentera, selon les mesures prévues dans son programme de législature, un exposé de motifs et projets de décret (EMPD) accordant à chaque ligne privée du canton :

- des garanties d'Etat pour le renouvellement de leur matériel roulant ;
- des prêts conditionnellement remboursables pour la rénovation de leurs infrastructures.

Dès lors, le Conseil d'Etat demandera la suppression des dispositions proposées par l'OFT concernant le transfert du rail au bus dans les projets d'ordonnances dans le cadre de la procédure d'audition.

Cette position du canton correspond aux déterminations de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) et de la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC).

2. Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation du député Stéphane Montangero : L'Office fédéral des transports veut-il la mort du rail vaudois ?

2.1 Quelle est l'appréciation générale du Conseil d'Etat suite à cette mise en consultation de l'OFT des "Adaptations d'ordonnances dans le cadre de la 2ème partie de la réforme des chemins de fer 2 : Transport des voyageurs" ?

Comme il l'a exposé en préambule, Le Conseil d'Etat est opposé à la proposition présentée par l'OFT visant au transfert du rail au bus selon les projets d'ordonnances en procédure d'audition. Le canton demande ainsi la suppression des dispositions proposées par l'OFT.

2.2 Le Conseil d'Etat estime-t-il que certaines lignes couvrant le territoire vaudois sont davantage menacées suite à cette publication ? Si oui, lesquelles et pour quelles raisons ? Dans pareil cas, quelles mesures le Conseil d'Etat compte-t-il entreprendre pour préserver les lignes ferroviaires menacées sur le sol vaudois ?

Le réseau ferroviaire vaudois a connu des suppressions de lignes dans les années cinquante et soixante. Les dernières suppressions de lignes ferroviaires datent de 1962 et de 1963 avec le démantèlement de la ligne Lausanne-Tunnel – Mezières – Moudon et du tronçon En Marin – Savigny.

Le Conseil d'Etat a procédé par le passé, et à diverses reprises, à l'examen du remplacement de lignes

ferroviaires par des services routiers. En 1995, dans le cadre du programme d'économies Orchidée II, le remplacement du chemin de fer Aigle – Sépey – Diablerets (ASD) fut envisagé par les consultants. Cette proposition ne fut pas retenue vu la qualité de service moindre offerte par une desserte par autobus et les investissements effectués pour le renouvellement des trains. Plus récemment, en 2005, dans le cadre de la démarche DEFI (réexamen du fonctionnement et des prestations de l'Etat), cette proposition fut à nouveau évaluée. Finalement, le Conseil d'Etat n'a pas donné suite pour les mêmes motifs qu'en 1995.

Depuis lors, avec les deux crédits-cadre 2007 - 2010 et 2011 - 2012 de financement de l'infrastructure ferroviaire, d'importants moyens financiers ont été engagés pour la rénovation des lignes ferroviaires régionales vaudoises. Les prêts conditionnellement remboursables accordés par le Canton de Vaud se sont élevés à 82.1 millions de francs pour 2007 - 2010 (montant total y. c. la part de la Confédération et des autres cantons : 219 millions de francs), respectivement à 39.3 millions de francs pour 2011 - 2012 (en tout 122.4 millions de francs).

Dès lors, aucune ligne de chemin de fer n'est aujourd'hui menacée de suppression sur territoire vaudois, notamment vu les investissements consentis.

2.3 Enfin, le Conseil d'Etat partage-t-il l'idée que cette "proposition de modification" de deux ordonnances (OCFIF et OITRV) a sans doute pour unique but de préparer le terrain à de nouveaux transferts de charges vers les cantons ou les régions ? Si oui, quelles mesures entend-il prendre pour les empêcher ?

Selon les objectifs visés par la Confédération, la proposition constitue une mesure liée à la démarche de réexamen des tâches de la Confédération. Le rapport du Conseil fédéral du 14 avril 2010 évoque parmi les mesures à moyen terme le "transfert du rail au bus", sans toutefois indiquer de chiffres quant aux économies attendues. L'objectif initial visé n'était ainsi pas de transférer des tâches de la Confédération au canton.

Toutefois, compte tenu de la volonté des cantons de maintenir leur réseau ferroviaire, la proposition pourrait effectivement conduire à un transfert de charges de la Confédération aux cantons, si la Confédération se retirait du financement des lignes concernées.

3. Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation José Durussel : Nos trains régionaux encore menacés par l'Office fédéral des transports !

3.1 Pour notre canton, quelles sont les lignes ferroviaires les plus visées par cette consultation ?

Cette question a fait l'objet du point 2.2

3.2 Quels sont les taux de couverture de nos différentes lignes régionales, sujet de préoccupation de la Confédération ?

De manière générale, les taux de couverture des charges par les recettes du trafic régional voyageurs se situent pour les chemins de fer dans une fourchette de 25% (Aigle – Sépey – Diablerets) à 60% (RER CFF Lausanne – Villeneuve), avec une moyenne de 42%. Quelques prestations spécifiques de trafic régional présentent des taux plus bas à l'exemple de la navette régionale reliant Montreux aux Avants (10%).

3.3 Alors que plusieurs lignes sont projetées à une cadence à la demi-heure, quel est le programme d'investissement prévu jusqu'en 2020 pour notre canton pour nos lignes ferroviaires régionales ?

Ce point fait l'objet de l'EMPD en préparation cité dans le préambule. Le Conseil d'Etat ne souhaite pas

lister des chiffres d'un projet de 3ème crédit-cadre de financement de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2013 – 2016, qui n'est pas encore tout à fait abouti.

Il renvoie l'interpellateur à cet EMPD, qui lui sera soumis prochainement. Cela dit, ledit EMPD prévoit pour chaque compagnie privée des investissements considérables, généralement de plusieurs dizaines de millions de francs. Ces investissements s'inscrivent dans le crédit-cadre 2013 – 2016 approuvé par les Chambres fédérales le 24 septembre 2012 (objet 12.038). Pour les lignes vaudoises, la part de la Confédération est de 49% et celle du canton de 51%.

3.4 Le Conseil d'Etat est-il fermement décidé à se battre pour le maintien de nos petites lignes qui rendent de grands services à la communauté et sont essentielles pour la politique de mobilité et de transport régional des régions périphériques ?

Oui, le Conseil d'Etat est fermement décidé à se battre pour le maintien des "petites lignes" et compte, dans ce but, unir ses forces, ainsi qu'il l'a indiqué en préambule, aux autres cantons suisses.

4. Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts - Transports et aménagement du territoire : quelle cohérence ?

4.1 A quel(s) projet(s) vont être affectés les millions votés par le Grand Conseil au titre du préfinancement de la "troisième voie" CFF Lausanne-Genève ?

La convention avec le canton de Genève signée en 2010 et dont les crédits ont été, pour leur part vaudoise, votés en 2011 par le Grand Conseil sur la base d'un EMPD, porte sur une somme totale d'environ 300 millions, répartis à hauteur d'un tiers pour le canton de Genève et de deux tiers pour le canton de Vaud. Ces moyens sont répartis comme suit :

- **210 millions** pour préfinancer la construction de la quatrième voie Lausanne-Renens. Le financement de ces mesures est assuré dans le cadre du programme ZEB et incombe à la Confédération, puisqu'il s'agit de l'infrastructure ferroviaire nationale.
- **27.76 millions** pour préfinancer la part fédérale de la construction des points de croisement de Mies et Chambésy. Le financement de ces mesures est assuré par le fonds d'infrastructure, à travers le projet d'agglomération, puisqu'il s'agit d'une infrastructure de transport d'agglomération. Ces points de croisement sont nécessaires pour une offre RER au quart d'heure entre Coppet et Genève.
- **23.5 millions** pour financer les études des travaux d'augmentation de la capacité du nœud de Lausanne (saut-de-mouton entre Malley et Renens) et de la gare, travaux nécessaires au doublement rapide de la capacité de transport en voyageurs entre Lausanne et Genève.
- **35 millions** pour financer les études des travaux d'augmentation de la capacité de la gare Cornavin à Genève, ainsi que d'autres infrastructures à Genève.
- **16 millions** pour financer des études en vue de la construction d'une troisième voie entre Renens et Allaman ainsi que d'un tronçon à quatre voies entre Rolle et Gland, voire entre Allaman et Nyon, selon les besoins de l'exploitation future.

La convention en question vise donc, d'une part, à avancer le début des travaux d'ouvrages pour lesquels le financement fédéral était déjà acquis, en préfinançant ceux-ci, et, d'autre part, à préparer aussi précisément que possible les projets suivants, en vue de les faire financer par la Confédération, autorité responsable du réseau ferroviaire national. Ces projets sont séquencés, concernant le canton de Vaud, en trois étapes :

1. Quatrième voie Lausanne-Renens dont le saut-de-mouton de Malley et augmentation de la capacité du nœud de Lausanne, avec l'objectif de doubler la capacité des trains entre

- Lausanne et Genève et de passer au quart d'heure le RER sur la ligne Cully-Cossonay.
2. Troisième voie Renens-Allaman, en vue d'améliorer la fréquence de la desserte régionale entre Lausanne et Allaman ainsi que le nombre de trains, notamment entre Yverdon-les-Bains et Genève. Le nouveau matériel roulant FLIRT, beaucoup plus performant, a permis d'introduire en décembre 2011 la cadence à la demi-heure entre Lausanne et Allaman en roulant sur les infrastructures existantes.
 3. Tronçon de troisième et de quatrième voie entre Rolle et Gland, en vue d'offrir une cadence au quart d'heure sur les trains Grandes lignes entre Lausanne et Genève sans péjorer le trafic régional.

Cette stratégie porte ses fruits. En l'état, le projet d'augmentation de la capacité du nœud de Lausanne a été retenu en priorité dans le message du Conseil fédéral sur le Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), de même que les projets concernant la gare de Genève, dans le cadre du traitement parlementaire. Ce programme définit les investissements fédéraux dans le rail à l'horizon 2025. Le peuple suisse se prononcera sur les modifications constitutionnelles nécessaires en 2014. En cas d'acceptation, les travaux pourront démarrer dès 2015.

Les études en cours sur les tronçons de troisième et quatrième voies devront, elles, permettre de les inclure le plus rapidement possible dans l'étape suivante des investissements fédéraux.

En réponse à la question de l'interpellatrice, le Conseil d'Etat indique donc que les montants décidés par le Grand Conseil sont et seront affectés précisément aux objectifs décrits dans l'EMPD susmentionné et dans la convention signée le 21 décembre 2009 entre la Confédération, représentée par l'OFT, les CFF et les cantons de Vaud et de Genève.

4.2 Comment mettre en cohérence l'application du plan directeur cantonal et les projets retardés des infrastructures ferroviaires ?

L'interpellatrice ayant précisé par oral ce qu'elle entendait par "projets retardés", le Conseil d'Etat amène les précisions demandées. Dès la signature de la convention précitée, qui a donné naissance à la structure de projet Léman 2030, l'objectif a été de déployer au plus vite des infrastructures à même de répondre à une demande en forte croissance. Pour doubler la capacité de transport entre Lausanne et Genève (étape 1 dans la convention), les infrastructures requises sont :

- la construction de la 4ème voie Lausanne - Renens et du saut-de-mouton entre Malley et Renens ;
- l'augmentation des capacités des gares de Lausanne et Genève, notamment en allongeant et en élargissant les quais ;
- l'allongement des trains et la généralisation des modèles à deux étages ;
- les voies de dépassement de Founex et de Lonay (desserte de la gare de triage de Denges) ;
- les points de croisement de Mies et Chambésy (cadence au quart d'heure entre Coppet et Genève, puis entre Coppet et Annemasse après la mise en service de la liaison Cornavin – Eaux Vives – Annemasse, dès 2018).

Le développement du RER vaudois ainsi que de l'infrastructure des chemins de fer privés est en cohérence avec les objectifs du Plan directeur cantonal.

4.3 Quelle réaction compte-t-il faire à l'annonce des mesures de suppression des trains régionaux non-rentables envisagés par l'Office fédéral des transports ?

Comme il l'a expliqué ci-dessus, le Conseil d'Etat s'oppose fermement aux propositions formulées par l'OFT, de manière concertée avec l'ensemble des cantons sous l'égide de la CTP et de la CdC.

4.4 Quelle vision a-t-il à court et moyen terme pour un développement globalement harmonisé et coordonné entre l'aménagement du territoire et les transports publics ?

Le programme de législature 2012 - 2017 donne, sous les mesures 1.6 et 4.3, deux réponses à cette question globale.

La coordination entre le développement des infrastructures et l'aménagement du territoire est un des objectifs prioritaires du Plan directeur cantonal tel qu'adopté par le Grand Conseil. Ce dernier constitue le document de référence pour l'Etat en matière d'harmonisation des projets de développement territorial avec le développement des différents modes de transports. Il fait actuellement l'objet d'une procédure de mise à jour.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 novembre 2012.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean