

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jérôme Christen et consorts - La Tour-de-Peilz, l'oubliée du développement des transports publics dans l'Est Vaudois

Rappel de l'interpellation

1. Situation

La Tour-de-Peilz, ville de plus de 11'000 habitants située au centre de l'agglomération Vevey – Montreux, est actuellement desservie durant la journée par deux trains régionaux par heure en direction de Lausanne et idem direction Villeneuve. A cette desserte cadencée s'ajoutent les RegioExpress suivants du lundi au vendredi (7h08 et 7h42 direction Lausanne /17h44 venant de Lausanne pour St-Maurice).

Le trajet La Tour-de-Peilz – Lausanne dure actuellement :

26 minutes pour le régional s'arrêtant à toutes les stations (S2)

22 minutes pour le régional s'arrêtant uniquement à Vevey, Cully, Lutry, Pully avant Lausanne (S3)

15–20 minutes pour le RegioExpress.

La Tour-de-Peilz a perdu un RegioExpress pour Lausanne aux heures de pointe du matin, lors du dernier changement d'horaire, du 13 décembre 2015 (départ 8h07 du lundi au vendredi), avec un report considérable sur le train régional de 8h01 et donc une surcharge sur ce dernier.

Un citoyen attentif de La Tour-de-Peilz, Marc Wütrich, engagé dans le mouvement "La Tour-de-Peilz Libre" a fait remonter ce problème auprès des CFF à deux reprises, soit avant le changement d'horaire (avertissement) et après, en janvier (constatation des faits).

2. Avenir

A ce stade, il est prévu que les RegioExpress cadencés à l'heure, de Genève à Vevey (train à deux étages) soient prolongés sur St-Maurice dès décembre 2018. Des haltes à Montreux, Villeneuve, Aigle et Bex sont prévues et seront prioritaires selon la Direction générale de la mobilité.

Or, il est également prévu que les trains régionaux s'arrêteront désormais dans toutes les gares entre Vevey et Lausanne dès décembre 2018. Nous pouvons comprendre ce développement qui répond aux besoins de St-Saphorin, Rivaz, Epesses, Villette d'avoir deux trains par heure, mais cette amélioration prévue pour le Lavaux provoquera une diminution de la qualité de l'offre pour le trafic La Tour-de-Peilz – Lausanne, les trajets se rallongeant alors pour les Boélands, sans compensation.

Entre offre supplémentaire pour les petites gares et pour les gares du Chablais, La Tour-de-Peilz semble avoir été l'oubliée de cette réjouissante amélioration de l'offre en transports publics.

Mais ce n'est pas tout. Vous le savez déjà, dès 2018, l'A9 entre Lausanne-Vennes et Chexbres sera en travaux d'assainissement durant sept ans ! Il est donc primordial et c'est même une opportunité de développer la desserte ferroviaire dans la bonne direction et d'anticiper les actions

3. Mesures souhaitées

Dans ce contexte, il est vital que les RegioExpress s'arrêtent à La Tour-de-Peilz dès décembre 2018 en vue d'améliorer l'offre. Ainsi cette importante cité serait desservie par deux trains régionaux par heure, plus un semi-direct Genève – St-Maurice avec une offre profitable à tous :

- Desserte du futur hôpital de Rennaz en RegioExpress (rapidité).*
- Offre alternative à la voiture de qualité pour les pendulaires sur l'axe Genève – Lausanne – Vevey – La*

Tour-de-Peilz – Montreux – Aigle – Bex.

1. *Dans quelle mesure le Conseil d'Etat partage-t-il le constat et le point de vue de l'interpellateur ?*
2. *Quelles mesures entend-il prendre pour obtenir des CFF l'augmentation de la cadence des trains faisant halte à La Tour-de-Peilz par l'arrêt dans cette gare des RegioExpress ?*

Souhaite développer.

(Signé) Jérôme Christen

et 4 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

L'amélioration constante des prestations de transport public dans l'ensemble du Canton fait partie des priorités du Conseil d'Etat. Il l'a exprimé dans son programme de législature au point 4.3 : Transports publics et mobilité : investir et optimiser.

L'engagement du Conseil d'Etat concerne tous les niveaux de desserte et tous les modes de transport collectif. Naturellement, le réseau ferroviaire CFF vaudois constitue l'armature centrale du réseau cantonal de mobilité. Son renforcement revêt dès lors un caractère stratégique pour connecter les régions entre elles et avec les territoires voisins.

De nombreux travaux d'envergure sur les infrastructures ferroviaires d'importance pour la mobilité des Vaudois disposent aujourd'hui d'un financement fédéral assuré et se trouvent à différentes phases d'étude ou de réalisation. L'augmentation de capacité sur la ligne du Simplon relève du programme dit "ZEB" (pour Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur).

Entre Lausanne et Viège, plusieurs tunnels et ponts doivent subir d'importantes transformations afin de permettre principalement la circulation, annoncée par les CFF pour l'horizon 2019, de trains à deux étages sur l'ensemble du tronçon. Les principaux chantiers concernent le tunnel de Burier (VD), les ponts des Paluds à Massongex (VS) et surtout le tunnel de St-Maurice (VS). Ces travaux auront un impact sur la marche des trains. En effet, les travaux sur le pont précité forcent à faire circuler les convois sur une seule voie, au lieu de deux, lors de certaines phases de travaux.

Il n'est dès lors pas abusif de qualifier la décennie à venir, entre 2015 et 2025, durant laquelle devraient se dérouler l'ensemble des travaux précités, de véritable tournant pour la qualité et la capacité du réseau CFF de base sur sol vaudois. Le préfinancement par les cantons de Genève et Vaud des études liées aux projets de Léman 2030 (convention de 2009) a joué, comme on le sait, un rôle décisif. Il en va de même pour l'octroi par le Grand Conseil, en 2014, d'un crédit pour permettre le déroulement des études liées aux différents projets concernant le RER Vaud.

Le changement d'horaire de décembre 2015 (horaire 2016) a été une étape majeure dans le développement de l'offre ferroviaire dans le canton de Vaud, la plus importante depuis la première étape de Rail 2000 en décembre 2004. Cette étape a coïncidé avec la mise en service de l'horaire "travaux Lausanne – Léman 2030", marquant le début des travaux de la réalisation de la quatrième voie Lausanne – Renens, du saut de mouton de Prilly-Malley (passage dénivelé d'une voie sur une ou plusieurs autres) et du renouvellement des installations de sécurité aux abords des gares de Lausanne et Renens notamment.

Le canton de Vaud a été associé aux travaux de planification de l'horaire 2016 dont l'objectif principal était de maintenir les améliorations précédentes dans une infrastructure fortement marquée par les différentes restrictions résultant des importants travaux sur l'infrastructure ferroviaire. En effet, entre Lausanne et Renens seules deux voies sur les trois existantes seront disponibles pendant la construction de la 4^{ème} voie et du saut de mouton de Prilly-Malley (2016-2020). Puis lors des travaux de modernisation des quais de la gare de Lausanne (2020-2026), six quais sur huit seront utilisables durant les nombreuses phases successives du chantier.

Le Conseil d'Etat rappelle que l'horaire 2016 apporte globalement de nombreuses améliorations pour les Vaudois malgré le contexte de la suppression d'une des trois voies entre Lausanne et Renens pour en construire une quatrième. De telles améliorations équivalent à un petit miracle réalisé par les spécialistes des horaires (Confédération, cantons, CFF).

Conscient qu'il est impossible de ne subir strictement aucune dégradation de l'offre compte tenu de l'ampleur des chantiers qui seront conduits, le Conseil d'Etat a néanmoins défendu et continuera à défendre les solutions offrant le plus de prestations aux voyageurs vaudois sur le réseau CFF, tant pour les grandes lignes que pour le réseau régional.

D'autre part, il faut rappeler que le Canton de Vaud commande et finance conjointement avec la Confédération suisse les prestations de trafic régional. En revanche, La Confédération commande seule l'offre de transport des trains "grandes lignes" aux CFF selon la concession de transport délivrée par son Office fédéral des transports (OFT). Or, la Confédération suisse ne demande aucune desserte du point d'arrêt de La Tour-de-Peilz. Ceci signifie que les CFF n'ont pas d'obligation de desservir ce point d'arrêt avec les trains "grandes lignes".

Dans ce cadre, le Canton défend naturellement ses intérêts par des moyens techniques et politiques mais ne dispose pas de la compétence décisionnelle. On peut rappeler ici que la Confédération prend ses décisions, dans le cadre de l'élaboration du projet d'horaire, en tenant compte notamment des contraintes techniques et des statistiques de fréquentation.

Développement

Sur l'axe du Simplon, le trafic des trains "grandes lignes" se compose des trains IR Brigue – Genève-Aéroport (IR17XX et IR18XX) et des RegioExpress Genève – Vevey (RE32XX). Selon nos informations, aucune modification de la concession CFF Grandes lignes n'est prévue par la Confédération lorsque les trains RegioExpress seront prolongés jusqu'à St-Maurice en décembre 2018.

Après discussion avec l'OFT, la politique d'arrêt suivante a été retenue pour les RegioExpress : arrêts à Vevey, Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex et St-Maurice. Ces trains offriront une capacité horaire supplémentaire jusqu'à 660 places entre Vevey et St-Maurice (circulation en unité multiple), améliorant ainsi les transports pour les voyageurs de l'Est vaudois.

Toujours concernant l'offre Grandes lignes, les CFF avaient mis en place et financé des trains supplémentaires, durant les heures de pointe du matin, circulant entre St-Maurice et Lausanne (RE 35XX) lors des travaux de rénovation des tunnels autoroutiers de Glion. La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) avait alors réussi à convaincre les CFF d'arrêter ces trains supplémentaires à La Tour-de-Peilz, sans garantie de pérenniser cette offre après la fin des travaux. Les CFF ont par la suite décidé de maintenir ces trains ainsi que leur financement après les travaux de rénovation des tunnels. Ainsi la gare de La Tour-de-Peilz bénéficie toujours de la desserte de ces trains "grandes lignes". Aux heures de pointe du matin, deux liaisons RE supplémentaires permettent aux Boélands d'atteindre Lausanne à 07h27 et 08h04 (RE 3556 vers Lausanne, départ de La Tour-de-Peilz à 07h08 et RE6069 vers Lausanne à 07h42).

Comme le relève l'interpellateur, il y a effectivement une bonne offre régionale avec un RER dans chaque sens toutes les 30 minutes tous les jours de la semaine (départ 01 et 33) en direction de Lausanne. En plus de l'offre RER susmentionnée, la DGMR et l'OFT financent spécifiquement une paire de trains, basée sur la trame RegioExpress, entre St-Maurice et Lausanne (avec l'horaire actuel : RE 6054 vers Lausanne, départ de La Tour-de-Peilz à 7h42 et RE 6069 de Lausanne, arrivée à 17h44).

Desserte de la halte de La Tour-de-Peilz par le RE3558 (dès l'horaire 2016) :

Depuis le changement d'horaire de décembre 2015, le train RE3558, qui appartient au trafic Grandes lignes, ne dessert plus la halte de La Tour-de-Peilz. Le déroulement de la planification de la marche de ce train est décrite ci-dessous :

- Lors de l'élaboration de l'horaire 2016, le canton de Vaud (DGMR) a initialement demandé aux CFF d'analyser la possibilité d'arrêter le train RegioExpress (RE3558) à Burier, tout en maintenant l'arrêt à La Tour-de-Peilz. Cette modification de la politique d'arrêt du RE3558, avec une nouvelle desserte de Burier, était une solution élégante pour acheminer les nombreux gymnasiens de l'Est vaudois (Chablais, Pays-d'Enhaut) se rendant à leur cours pour 8h15. Pour certains d'entre eux, le départ du domicile est alors possible une demi-heure plus tard qu'auparavant.
- Lors de la consultation des horaires, plusieurs requêtes ont été formulées en faveur de l'arrêt du train RE3558 à Burier.
- Malheureusement, les services de l'infrastructure des CFF ont répondu que la capacité en ligne ne permettait pas d'effectuer les arrêts à Burier ainsi qu'à la Tour-de-Peilz.
- Le canton de Vaud (DGMR) a demandé les statistiques de fréquentation aux CFF et a obtenu les informations suivantes : avec l'horaire précédent (2015), le RegioExpress qui quittait La Tour-de-Peilz à 8h07 embarquait en moyenne entre 2 et 10 voyageurs alors qu'aujourd'hui, lorsqu'il s'arrête à Burier, c'est plus d'une centaine d'élèves qui en descendent. Le choix définitif de la politique d'arrêt du RE3558 est donc favorable à un nombre plus important de clients de l'Est vaudois, qui ont, il faut le signaler, une seule autre alternative pour atteindre Burier, soit par le train RE6054 qui arrive à Burier à 07h40.

Fréquentation du premier trimestre 2016 :

Le train RER3 (12322) quittant La Tour-de-Peilz à 8h01 engendre une charge moyenne d'environ 150 voyageurs au départ de cette ville (contre environ 140 l'année précédente). Ce train est assuré avec une rame Flirt circulant en simple traction (capacité : 160 places assises et 170 places debout). Rappelons qu'en trafic régional, il est admis que des clients voyagent debout pour un trajet d'une vingtaine de minutes.

L'abandon de l'arrêt du RE3558 à La Tour-de-Peilz au profit de Burier n'a donc pas provoqué une surcharge particulière du train RER (12322). Ce train circulant à l'heure de pointe reste, cependant, fortement fréquenté au départ de Vevey (plus de 160 voyageurs en moyenne). La DGMR suit attentivement l'évolution de la fréquentation de ce train.

Evolution de l'offre à l'horizon 2018-2020 :

La desserte de La Tour-de-Peilz par deux RER par heure et par sens sera conservée, avec un temps de parcours vers Lausanne allongé d'environ 4 minutes à l'horizon de décembre 2020 en raison du nombre de haltes supplémentaires à desservir.

S'agissant de l'arrêt systématique des RegioExpress à La Tour-de-Peilz, il faut d'ores et déjà préciser que cette option n'est pas soutenue par les CFF (au bénéfice de la concession "grandes lignes"). Pour sa part, la DGMR est d'avis que les trains RegioExpress Annemasse – Lausanne – St-Maurice doivent desservir en priorité les gares de Villeneuve et de Bex.

Les trains RegioExpress ne peuvent en effet pas s'arrêter à chaque halte, sinon ils se transforment en RER. En outre, pour des raisons de capacité sur les lignes du Simplon et de Lausanne-Genève, il n'est pas possible d'augmenter leurs temps de

parcours, ce qui serait la conséquence d'un accroissement du nombre d'arrêts. Le choix prioritaire fait par la DGMR de demander l'arrêt des trains RegioExpress à Bex et Villeneuve s'explique par l'importante fréquentation de ces gares qui sont également des interfaces de correspondances avec des lignes régionales de chemins de fer ou de bus respectivement pour Villeneuve offrant un accès à l'hôpital Hôpital Riviera Chablais.

Réponses aux questions

1. Dans quelle mesure le Conseil d'Etat partage-t-il le constat et le point de vue de l'interpellateur ?

Bien que le Conseil d'Etat comprenne la préoccupation d'une desserte attrayante de La Tour-de-Peilz, les modifications subséquentes de l'offre ferroviaire ont conduit à la nécessité d'opérer des choix. La solution retenue améliore la situation d'un nombre plus important de voyageurs de l'Est vaudois sans pour autant péjorer de manière significative la desserte de la halte de La Tour-de-Peilz, comme exposé ci-dessus.

2. Quelles mesures entend-il prendre pour obtenir des CFF l'augmentation de la cadence des trains faisant halte à La Tour-de-Peilz par l'arrêt dans cette gare des RegioExpress ?

En relation avec les explications données ci-dessus, et du fait que la halte à La Tour-de-Peilz est déjà bien desservie par du trafic régional, le Conseil d'Etat poursuit en priorité le développement de l'offre en direction de Villeneuve, d'Aigle et de Bex.

Le Conseil d'Etat rappelle que la DGMR est très active dans le processus de développement de l'offre de transport via le programme PRODES (Etapes de développement 2025 et 2030). En plus des liaisons semi-horaire InterRegio entre Lausanne et Brigue, la desserte fine de la Riviera, région en fort développement sera assurée par des liaisons RegioExpress performantes (cadence 30' entre Lausanne et St-Maurice) ainsi que par le prolongement de la desserte RER de Villeneuve à Aigle à l'horizon 2020.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat met tout en œuvre pour garantir à la population du canton des transports ferroviaires performants durant toute la période des importants travaux de modernisation du nœud ferroviaire de Lausanne, travaux qui profiteront à terme à l'amélioration de l'ensemble du réseau ferré suisse et vaudois.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 juin 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean