

**RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
aux interpellations**

**Jérôme Christen et consorts – Nouvel horaire des CFF : quelles
mesures de compensation pour limiter la péjoration des relations entre l'Est vaudois et
Fribourg-Berne ? (17_INT_722) et**

**Nicolas Croci Torti et consorts – Horaires CFF 2018 : vers la
désertification de l'Est vaudois ? (17_INT_720) et**

**Jérôme Christen et consorts – Tous les chemins mènent à Berne,
mais les CFF pourraient-ils nous proposer le plus court ? (17_INT_708)**

1 RAPPEL DES INTERPELLATIONS

**1.1 Interpellation Jérôme Christen et consorts – Nouvel horaire des CFF : quelles mesures de
compensation pour limiter la péjoration des relations entre l'Est vaudois et Fribourg-Berne ?
(17_INT_722)**

Avec le nouvel horaire 2018 des CFF, les relations entre l'Est vaudois et Fribourg-Berne seront nettement péjorées par rapport à la situation actuelle. La Riviera et le Chablais vont souffrir des nouveaux changements prévus en décembre 2017 par les CFF.

Actuellement, les deux trains directs par heure - InterRegio (IR) desservant Aigle, Montreux et Vevey - donnent correspondance à Lausanne pour le train direct InterCity (IC) pour Fribourg et Berne.

Avec l'horaire 2018, ce ne sera plus le cas. Il n'y aura plus qu'une relation par heure. Un des deux trains Lausanne-Berne sera avancé de quelques minutes à Lausanne, ce qui ne permettra plus la correspondance, sauf quand le train de la ligne du Simplon sera décalé à cause du train pour Milan - quatre fois par jour.

Le train dont la correspondance ne sera plus assurée est celui pour Lucerne. Il y aura donc aussi une nette péjoration de la relation Est Vaudois-Lucerne. Par exemple, actuellement la relation la plus rapide pour Vevey-Lucerne est une fois par heure et dure 2h32 avec un changement, alors qu'en 2018, elle durera 2h54, une fois par heure, avec un changement.

Il existe quelques pistes pour tenter de pallier ces inconvénients, par exemple :

- Une prolongation du train Vevey-Puidoux jusqu'à Palézieux avec des bonnes correspondances à Vevey - Est vaudois - et à Palézieux - Fribourg-Berne - doublée d'une desserte Puidoux-Chexbres par bus pour garantir l'offre Lausanne-Chexbres avec une bonne correspondance à Puidoux.*
- La mise en place d'un bus direct Vevey-Palézieux avec des bonnes correspondances à Vevey - Est vaudois - et à Palézieux - Fribourg-Berne.*

- Pour les Chablaisiens, trouver le moyen de compenser la différence de prix du passage par la ligne du Lötschberger.

Dans ce contexte, nous posons les questions suivantes :

1. Le Conseil d'Etat a-t-il pris la mesure des conséquences du nouvel horaire des CFF pour la région Riviera- Chablais ?
2. Est-il prêt s'engager fermement pour défendre les propositions faites ci-dessus ?
3. Sinon, quelles mesures compensatoires entend-il proposer et défendre ?

Souhaite développer.

(Signé) Jérôme Christen et 5 cosignataires

1.2 Interpellation Nicolas Croci Torti et consorts – Horaires CFF 2018 : vers la désertification de l'Est vaudois ? (17_INT_720)

Les CFF ont mis le nouvel horaire 2018 en consultation. A sa lecture, force est de constater que la ligne du Simplon est fortement impactée par des pertes importantes de correspondances en direction du Valais. C'est donc toute l'économie touristique de la Riviera et des Alpes vaudoises qui se voit prétéritée.

Le projet d'horaire CFF 2018 prévoit, avec une minute de battement à Lausanne, une rupture de correspondance systématique - chaque heure et dans les deux sens - entre les trains InterRegio (IR) Lucerne-Berne-Fribourg-Lausanne et les IR de la ligne du Valais (Genève)-Lausanne-Vevey-Montreux-Aigle-Martigny-(Sion-Brigue).

Cette décision prétérite de façon notable les échanges entre ces régions, induisant généralement une réduction de moitié de l'offre horaire et, selon les relations, un allongement du temps de parcours d'une demi-heure, voire d'une heure. La Riviera vaudoise et le Chablais sont particulièrement touchés. Beaucoup de relations ont une importance vitale pour les pendulaires, le tourisme et l'économie.

Il faut relever que les horaires des lignes de correspondance au départ de Vevey, Montreux et Aigle - vers Blonay-Les Pléiades, Rochers-de-Naye, MOB, Leysin, Les Diablerets et Villars - ne sont souvent pas axés sur l'unique train par heure qui donnera une correspondance immédiate à Lausanne pour Fribourg, Berne et Zurich. Cette réduction massive de l'offre des CFF est prévue jusqu'à la fin des travaux en gare de Lausanne, donc pour une durée de six ans. Elle aura d'importantes répercussions négatives sur le tourisme — excursions d'un jour notamment - et l'économie de ces régions, qui perdront grandement en attractivité pour les visiteurs utilisant les transports publics pour une journée de ski par exemple.

Par la présente interpellation, je prie le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

- Le Conseil d'Etat a-t-il pris conscience de cette perte de correspondance et donc d'attractivité pour le tourisme de la Riviera et de l'Est Vaudois et comment se positionne-t-il face à cette situation ?
- Si l'horaire devait être adopté tel quel, Le Conseil d'Etat entend-il prendre des mesures pour pallier cette perte de desserte ? Si non pourquoi ? Si oui, lesquelles ?

Ne souhaite pas développer.

(Signé) Nicolas Croci Torti et 19 cosignataires

1.3 Interpellation Jérôme Christen et consorts – Tous les chemins mènent à Berne, mais les CFF pourraient-ils nous proposer le plus court ? (17_INT_708)

Depuis la Riviera, il n'est pas très rationnel ni encourageant d'avoir recours au train pour se rendre à Fribourg ou à Berne, mais bien plus intéressant d'utiliser la voiture, grâce à l'autoroute qui nous relie directement à ces villes. En train, un détour par Lausanne est nécessaire, avec un changement de train. La durée du trajet est doublée en train par rapport à la voiture. Il existe pourtant une liaison ferroviaire directe entre Palézieux et Vevey, via Puidoux-Chexbres.

Actuellement, un train fait la navette entre Berne et Palézieux, à cadence horaire, et s'arrête à Fribourg et à Romont. Ce train pourrait être prolongé jusqu'à Vevey par la ligne dite du train des vignes (Vevey-Puidoux-Chexbres) pour offrir des liaisons directes et sans changement.

La Riviera disposerait ainsi d'une liaison ferroviaire performante avec les localités de Palézieux et de Romont, mais surtout de Fribourg et de Berne. Cette liaison offrirait les nombreux avantages que voici :

- Gain de confort par la suppression du changement de train à Lausanne.*
- Gain de temps. Par exemple, gain estimé à 9 minutes pour les trajets Vevey-Berne et Vevey-Fribourg et à 25 minutes pour le trajet Vevey-Romont.*
- Légère baisse de prix. Par exemple, trajet Vevey-Berne (baisse de 13% environ) et Vevey-Fribourg (baisse de 19%).*

Cette liaison directe pourrait se faire sans générer des coûts importants car il s'agit de prolonger une liaison actuelle, sans besoin de matériel supplémentaire.

Indirectement, cette liaison permettrait encore de soulager la ligne Vevey-Lausanne dont les trains sont souvent bondés et de diminuer globalement le trafic automobile.

Cette nouvelle liaison serait un atout, non seulement pour les habitants de la Riviera se déplaçant à Romont, à Fribourg (nombreux universitaires) ou à Berne mais également pour la Riviera qui serait accessible plus aisément depuis Berne, Fribourg et Romont, augmentant son attrait, notamment touristique.

Ce problème a été soulevé récemment au Conseil communal de Vevey par une interpellation de M. Olivier Schorer "Pour une liaison ferroviaire directe entre Vevey et Berne."

La réponse des CFF relayée par la commune de Vevey dans sa réponse au texte de M. Schorer est totalement insatisfaisante, raison pour laquelle je permets de poser les questions suivantes :

- 1. Le Conseil d'Etat partage-t-il le point de vue selon lequel il est souhaitable d'utiliser la liaison directe Vevey-Palézieux pour raccourcir le trajet entre la Riviera et les villes de Romont, de Fribourg et de Berne ?*
- 2. Si oui, le Conseil d'Etat est-il disposé à entreprendre les démarches nécessaires avec les CFF afin que cette proposition puisse se réaliser dans les meilleurs délais ?*
- 3. Si non, le Conseil d'Etat envisage-t-il de défendre une autre option (prolongement de la ligne Vevey-Chexbres jusqu'à Palézieux, par exemple) ?*

(Signé) Jérôme Christen et 4 cosignataires

2 RÉPONSE

2.1 Préambule

Le Canton de Vaud commande et finance conjointement avec la Confédération les prestations de trafic régional. En revanche, l'offre des trains "grandes lignes" (soit la desserte interrégionale et nationale) est commandée par la Confédération uniquement. C'est donc l'Office fédéral des transports (OFT), au nom de la Confédération, qui est compétent en dernière instance pour accepter ou non les modifications d'horaire pour ces lignes sous l'angle du droit des concessions.

Dans ce cadre, le Canton défend naturellement ses intérêts par des moyens techniques et politiques mais ne dispose pas de la compétence décisionnelle. Les décisions finales sur les modifications des dessertes évoquées par les interpellateurs ne sont donc pas de la compétence du Conseil d'Etat. Ces décisions ont été prises par les CFF.

Les horaires des lignes du triangle Berne – Lausanne – Viège sont dépendants les uns des autres. En effet, des correspondances entre les différents trains doivent être assurées à chacun de ces trois nœuds ferroviaires. Une modification du temps de parcours (ajout ou suppression de l'arrêt dans une gare) sur l'un des trois tronçons (Lausanne – Berne, Berne – Lötschberg – Viège ou Viège – Lausanne) a donc des conséquences sur les correspondances dans un ou plusieurs des trois nœuds. Ainsi, les effets collatéraux d'une modification sur l'un des trois tronçons doivent tous être identifiés, analysés et pondérés avant de prendre une décision.

La difficulté principale réside dans le fait qu'une modification appréciée sur un axe génère souvent moins d'enthousiasme sur l'un ou les deux autres axes. Les enjeux sont très souvent antinomiques. Par exemple, une augmentation de la vitesse se traduit souvent par une réduction des points d'arrêts desservis et inversement (temps de parcours entre Lausanne et Berne en opposition à la desserte de Romont et Palézieux).

Lors de ses prises de position dans le cadre des travaux de planification des horaires, le Conseil d'Etat doit apprécier les effets globaux sur le territoire vaudois, avec comme objectif d'améliorer la situation d'un maximum de passagers, en veillant à ne pas préteriter de manière excessive d'autres passagers.

Avant que le Conseil d'Etat ne présente ses réponses aux interventions parlementaires susmentionnées, il a l'avantage de porter à la connaissance du Grand Conseil des informations complémentaires permettant de clarifier la situation, présentées en quatre axes :

- L'historique de l'évolution des horaires des lignes du triangle Berne – Lausanne – Viège
- Les travaux de planification des offres de transport ferroviaire futures
- L'établissement du projet d'horaire 2018 des CFF
- Les démarches entreprises par le Conseil d'Etat pour l'horaire 2018 des CFF

2.1.1 Historique de l'évolution des horaires des lignes concernées

1^{re} étape de Rail 2000 – Mise en service en décembre 2004

La ligne reliant Lausanne à Berne par Fribourg, appelée aussi ligne du Plateau, est une ligne principale du réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF). Pour le Canton de Vaud, cette liaison ferroviaire entre la métropole lémanique et la Suisse alémanique est très importante. A ce titre, le Conseil d'Etat veille à ce que les engagements pris par la Confédération et développés avec le concept Rail 2000 soient mis en œuvre. Pour la ligne du Plateau, l'objectif principal vise à atteindre un temps de parcours d'environ 60 minutes entre Lausanne et Berne, alors qu'aujourd'hui il faut encore 66 minutes pour effectuer ce parcours.

Pour rappel, dès décembre 2004, la première étape du concept Rail 2000 a été mise en service. Chaque heure, deux trains circulaient alors entre Lausanne et Berne avec un arrêt à Fribourg. Un de ces deux

trains effectuait, en plus, la desserte des gares de Palézieux et de Romont, ce qui prolongeait le temps de parcours de 5 minutes supplémentaires entre Lausanne et Berne (71 minutes). Ce concept de desserte a perduré jusqu'en décembre 2012.

Concept Romandie 2013 – Mise en service en décembre 2012

Afin d'augmenter l'attractivité du rail en Suisse romande, et en particulier sur l'Arc lémanique (Lausanne, Genève et Genève-Aéroport), les CFF ont développé le "Concept Romandie 2013". Cette démarche a eu comme objectif principal de répondre à une forte croissance de la demande de transport. Il visait même à offrir à terme un doublement du nombre de places assises, notamment entre Lausanne et Genève. Pour atteindre cet objectif et utiliser au maximum la capacité du réseau ferroviaire, il s'agissait de cadencer systématiquement toutes les 30 minutes les trains *InterCity/InterRegio* Berne – Fribourg – Lausanne – Genève-Aéroport.

Ce concept prévoyait donc d'accélérer la seconde relation Berne – Fribourg – Lausanne (venant de Lucerne) en supprimant les arrêts à Romont et Palézieux afin de disposer de deux relations par heure avec un temps de parcours identique et parfaitement cadencées à la demi-heure entre Berne et Genève-Aéroport. Pour rappel, le Canton de Fribourg était aussi intervenu dans ce sens pour obtenir la réduction des temps de parcours des *InterCity* entre Fribourg et Lausanne, ce que permettait le Concept Romandie en systématisant la cadence à 30 minutes.

Le Conseil d'Etat avait salué cette proposition des CFF, qui permettait aussi de systématiser toutes les liaisons ferroviaires entre Genève et Lausanne avec une desserte semi-horaire stricte :

- *InterCity* Genève-Aéroport – Genève – Lausanne continuant vers Berne ;
- *InterRegio* Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne à destination de Brigue avec desserte de la Riviera et du Chablais ;
- *RegioExpress* Genève – Coppet – Nyon – Gland – Rolle – Allaman – Morges – Renens – Lausanne puis circulant en alternance vers Vevey ou Romont.

En revanche, le Conseil d'Etat s'était prononcé en faveur du prolongement de la liaison horaire *RegioExpress* Genève – Lausanne – Romont en direction de Fribourg et Berne. Cette proposition, conforme à la stratégie Rail 2000, et inscrite dans le programme ZEB (futur développement de l'infrastructure ferroviaire), dont les projets d'infrastructure seraient à réaliser entre 2016 et 2025, n'a pas été retenue par les CFF pour une mise en œuvre en décembre 2012.

En effet, le concept Romandie 2013 prévoyait la desserte des gares de Romont et de Palézieux en direction du bassin lémanique par les trains *RegioExpress* (Romont – Lausanne – Genève) produits avec des rames modernes à deux étages. En direction de Berne, la desserte était assurée par le couplage à Romont des deux tranches Palézieux – Romont – Fribourg – Berne et Bulle – Romont – Fribourg – Berne (concept de coupe/accroche).

L'horaire Romandie 2013 développé par les CFF a donc finalement été mis en œuvre en décembre 2012, sans tenir compte de la proposition du Conseil d'Etat vaudois de prolonger les trains *RegioExpress* de Romont vers Berne.

2.1.2 Travaux de planification des offres de transport ferroviaire 2025 et suivantes

Etape d'aménagement 2025 (EA 2025)

En février 2014, le peuple suisse a accepté en votation populaire le Fonds d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Depuis lors, les développements d'offre sont planifiés dans un programme de développement stratégique (PRODES).

Afin d'atteindre un temps de parcours de 61 minutes entre Lausanne et Berne à l'horizon 2025, les CFF et l'OFT envisagent l'introduction de matériel spécifique à compensation de roulis (technologie WAKO) ainsi que des travaux sur l'infrastructure permettant la circulation du matériel roulant

susmentionné. L'engagement de ce type de matériel est à la base de tout le concept d'horaire 2025, appelé image de référence pour l'étape d'aménagement 2025 (EA 2025). Les développements prévus à cet horizon sont détaillés dans l'arrêté fédéral du 21 juin 2013 sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire^[1].

Depuis 2014, le Conseil d'Etat a, à maintes reprises, demandé que l'image de référence 2025 considère l'introduction de cette troisième liaison *RegioExpress* entre Lausanne et Berne avec desserte de Palézieux, Romont et Fribourg. La volonté était, une fois l'image validée par l'OFT, de mettre cette liaison en service à l'horaire 2018 (décembre 2017) en même temps que le renforcement de la cadence à 30 minutes dans la Broye.

Au cours de l'année 2015, de nombreuses séances de travail se sont tenues entre les partenaires, soit CFF, OFT, Cantons de Fribourg, Vaud et Berne, pour définir le concept de desserte de l'axe du Plateau, qui serait alors ensuite retenu par l'OFT pour l'image de référence de l'étape d'aménagement 2025. Dans ce cadre, les Cantons se sont battus en faveur de l'introduction d'une troisième liaison entre Lausanne et Berne par le prolongement du *RegioExpress* Annemasse – Lausanne – Romont vers Berne.

A noter que le Canton de Fribourg souhaitait conserver une liaison sans changement entre Romont, Palézieux et Genève pour pouvoir envisager l'abandon des liaisons *RegioExpress* Bulle – Fribourg – Berne (alors limitées au parcours Bulle – Fribourg). En effet, la capacité de la ligne du Plateau ne permet pas pour le moment de placer trois trains par heure entre Lausanne et Berne ainsi qu'un *RegioExpress* Bulle – Fribourg – Berne supplémentaire. Par ailleurs, un niveau d'offre de 4 trains par heure entre Romont et Fribourg ne se justifierait pas au vu de la fréquentation attendue.

Lors des discussions techniques, dans lesquelles chaque Canton doit défendre ses intérêts, il est apparu que, bien que soutenue par les Cantons de Vaud et Fribourg, la solution de l'introduction d'un troisième train *RegioExpress* Annemasse - Genève - Lausanne - Berne n'a pas eu un écho positif auprès des CFF. En effet, la Division CFF Voyageurs a balayé cette solution, sur les seuls critères de l'indisponibilité de rames à deux étages supplémentaires à l'horizon 2018, nécessaires pour circuler au-delà de Romont ainsi qu'une augmentation de la demande plus accrue en direction de la Riviera et du Chablais depuis Lausanne plutôt qu'en direction du Plateau. En d'autres termes, les CFF favorisaient une cadence semi-horaire des trains *RegioExpress* à deux étages Annemasse – Lausanne en direction de la Riviera et du Chablais complétée par une relation horaire *RegioExpress* à un étage Lausanne – Berne. Cette dernière option ne convenait pas du tout au Canton de Fribourg en raison d'une rupture de charge à Lausanne.

Le critère d'indisponibilité du matériel roulant à deux étages mis en avant par les CFF pour écarter la solution préconisée par le Conseil d'Etat ne semble toutefois pas totalement fondé. En effet, l'engagement de matériel roulant supplémentaire est prévu en raison du prolongement planifié des *RegioExpress* vers St-Maurice en 2019 et vers Annemasse en 2020.

D'autre part, les CFF ont même argumenté que la fréquentation des trains *RegioExpress* circulant entre Lausanne et Berne, estimée par les CFF eux-mêmes, ne justifierait pas l'engagement de matériel à deux niveaux. Le Conseil d'Etat ne partage pas cette analyse et reste convaincu que le potentiel de voyageurs serait bien présent et largement supérieur à la fréquentation de l'actuel *RegioExpress* Lausanne – Romont. En effet, une liaison *RegioExpress* connectée aux gares principales que sont Berne et Lausanne donnerait une toute autre dimension à cette offre *RegioExpress* et justifierait sans aucun doute l'acquisition de matériel roulant à deux étages supplémentaire, à inclure dans l'extension planifiée par les CFF du parc des *RegioExpress* Léman. Ces rames permettraient en plus de renforcer les trains entre Lausanne et Genève pour faire face à la fréquentation qui est toujours en forte croissance.

En novembre 2015, les conseillers d'Etat vaudois et fribourgeois en charge de la mobilité ont adressé

un courrier commun au directeur de l'OFT et au directeur général des CFF pour leur signifier le soutien des deux Cantons à une modification de l'image de référence pour l'étape d'aménagement 2025, tenant compte de la mise en place d'une troisième liaison entre Lausanne et Berne pour le prolongement à Berne du *RegioExpress* Annemasse – Lausanne – Romont.

Dans sa réponse de janvier 2016, la Direction générale des CFF a confirmé que le concept retenu par sa Division Voyageurs, à savoir une cadence semi-horaire des trains *RegioExpress* à deux étages Annemasse – Lausanne – St-Maurice, complétée par une relation horaire *RegioExpress* à un étage Lausanne – Berne, avait été privilégié car économiquement meilleur, et répondant aux attentes des passagers. Elle a pris note que ce concept ne convenait pas aux Cantons de Vaud et Fribourg et a donc proposé de réunir les techniciens des CFF, de l'OFT et desdits Cantons avec comme objectif d'établir un nouveau concept de desserte satisfaisant les attentes de tous. Les services cantonaux ont bien évidemment donné suite à cette proposition.

Dès juillet 2016, le groupe de travail technique, réunissant les CFF, l'OFT et les services cantonaux concernés, s'est rencontré fréquemment en vue de rechercher des solutions. Sur proposition des CFF, le groupe technique s'est même adjoint le support d'un bureau spécialisé. En résumé, les 4 concepts suivants ont été envisagés :

A) *RegioExpress* Genève – Lausanne – Romont prolongé jusqu'à Berne

B) *RegioExpress* Genève – Lausanne – Romont prolongé jusqu'à Fribourg

C) *RegioExpress* Genève – Lausanne – Palézieux (au lieu de Romont) et *RegioExpress* Renens – Lausanne – Fribourg

D) *RegioExpress* lémanique limité à Palézieux et nouveaux trains *RegioExpress* Lausanne – Fribourg avec une mutualisation des sillons *RegioExpress* Lausanne – Romont avec ceux des trains régionaux Romont – Fribourg

Aucune des variantes évoquées ci-dessus n'a malheureusement été retenue par les CFF. Les principales raisons sont le manque de matériel roulant (A, B), une impossibilité technique d'un rebroussement (B), une dégradation de l'offre existante sur certains tronçons (C), l'allongement de temps de parcours et une robustesse insuffisante à l'exploitation (D). Par conséquent, à l'été 2017, la modification de l'image directrice 2025 avec l'introduction de cette troisième liaison *RegioExpress* entre Lausanne et Berne, avec la desserte de Palézieux, Romont et Fribourg, n'est toujours pas retenue par l'OFT malgré le soutien des Cantons de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO^[21]).

Cependant, le Conseil d'Etat a toujours comme objectif de disposer à l'horizon 2025 de deux relations rapides chaque heure entre Lausanne et Berne avec arrêt seulement à Fribourg, complétées par une troisième liaison *RegioExpress* horaire desservant plus finement le territoire avec des arrêts à Palézieux, Romont et Fribourg. Il poursuivra ses actions pour faire entendre la volonté vaudoise auprès de l'OFT et des CFF.

Au final, le Conseil d'Etat a obtenu la confirmation de l'OFT le 16 janvier 2018 que l'image de référence de l'étape d'aménagement 2025 sera modifiée dans le sens de la demande du canton de Vaud.

Etape d'aménagement 2030/2035 (EA 2030/2035)

Depuis 2014, les Cantons, la Confédération, l'OFT et les CFF travaillent à la planification d'une étape d'aménagement ultérieure à 2025. Deux scénarii sont retenus à ce stade (état décembre 2017) :

- Concept global à 7 milliards de francs à mettre en œuvre à l'horizon 2030
- Concept global à 12 milliards de francs à mettre en œuvre à l'horizon 2035

Un projet de message aux Chambres fédérales est prévu pour 2018 pour approbation fin 2018, début 2019. De manière analogue à l'étape 2025, un arrêté fédéral définira les développements retenus dans la prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Concernant l'axe du Plateau, la planification repose actuellement sur la base de l'image de référence 2025 qui ne convient pas au Canton de Vaud comme évoqué ci-avant.

Le Conseil d'Etat a notifié à l'OFT l'urgence de disposer d'une image de référence 2025 admise pour que les travaux de planification de l'image 2030 ou 2035 puissent se dérouler sereinement.

Les objectifs du Canton de Vaud ont été clairement définis et transmis à l'OFT ainsi qu'aux CFF dans le cadre d'échanges permanents. Ils sont énumérés ci-dessous :

- trains *InterCity* (sans arrêt) Lausanne – Genève – Genève-Aéroport toutes les 15 minutes par alternance des liaisons à la demi-heure du Pied-du-Jura (Zurich – Bienne – Lausanne – Genève-Aéroport) et du Plateau (Zurich – Berne – Lausanne – Genève-Aéroport) avec un temps de parcours entre Lausanne et Berne de 61 minutes conformément à l'étape d'aménagement 2025 ;
- trains *InterRegio* Lausanne – Renens – Morges – Nyon – Genève – Genève-Aéroport toutes les 30 minutes en provenance de Brigue ;
- trains *RegioExpress* Lausanne – Genève toutes les 15 minutes par alternance des liaisons toutes les demi-heures Annemasse – Lausanne – St-Maurice et Genève-Aéroport – Lausanne – Palézieux – Berne/Morat.

Ces offres de transport permettront de connecter l'ensemble de l'Arc lémanique avec les cantons voisins et la région de Berne, ceci avec des cadences attrayantes et systématiques. Ce projet clef est soutenu par les Cantons de la CTSO dans le cadre de la mesure "Métropole lémanique".

[1] <https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2014/3949.pdf>

[2] *Les cantons de Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud sont membres de la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO). La CTSO a pour but de faciliter la collaboration entre les Cantons et la coordination de leurs politiques en matière de transports publics. Lorsque les circonstances l'exigent, la CTSO veille à ce que les instances fédérales répartissent équitablement les fonds destinés aux transports publics.*

2.1.3 L'établissement du projet d'horaire 2018 des CFF

En l'absence de variante satisfaisant les différents intérêts des Cantons de Fribourg et Vaud, de l'OFT et des CFF (voir point 2 ci-dessus), ces derniers ont initié une discussion autour de la réintroduction temporaire des arrêts à Romont et Palézieux sur les trains *InterRegio25xx* circulant entre Genève-Aéroport et Lucerne, de la période horaire 2018/19 jusqu'à la période horaire 2025/26. En effet, les CFF ne souhaitent plus poursuivre la desserte de Romont et Palézieux comme actuellement, car le déficit financier de la branche *RegioExpress* Palézieux – Romont – Fribourg – Berne ne leur paraît plus supportable en raison de coûts de production élevés et d'une faible fréquentation.

Lors de la séance du 4 octobre 2016, les CFF ont alors présenté aux services cantonaux les conséquences du rétablissement de ces arrêts intermédiaires sur l'offre ferroviaire en Suisse romande :

- allongement du temps de parcours de 6 minutes entre Lausanne et Berne sur l'une des deux relations Lausanne – Berne (*InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport) ;
- allongement supplémentaire du temps de parcours de 6 minutes avec arrêts à Morges et Nyon pour le trajet entre Berne et Genève (+12 minutes) en raison d'arrivées retardées à Lausanne en provenance de Berne (*InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport), nécessitant l'inversion du sillon avec un autre train provenant du Valais ;
- suppression de la desserte des gares de Bex et de Loèche, pour assurer la correspondance entre les lignes du Simplon et du Plateau ;
- disparition des cadences strictes à 30 minutes au départ de Genève (cadences 18/42 au lieu de 30/30) sur les deux axes Genève-Aéroport – Genève – Lausanne – Fribourg – Berne (xxh32 et xxh50 à la place de xxh24 et xxh54) et Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne

vers la ligne du Simplon (xxh02 et xxh20 à la place de xxh03 et xxh33).

Le Conseil d'Etat a immédiatement exprimé son désaccord quant à la suppression de la desserte de la gare de Bex par le trafic "grandes lignes" des CFF. Elle a aussi signalé à l'OFT son scepticisme sur la disparition des cadences strictes sur les liaisons :

- *InterCity* Genève-Aéroport – Genève – Lausanne continuant vers Berne ;
- *InterRegio* Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne à destination de Brigue avec desserte de la Riviera et du Chablais.

Les CFF ont ensuite approfondi leur concept et ont proposé aux services cantonaux de Fribourg et Vaud, fin octobre 2016, les deux alternatives suivantes, toujours basées sur l'arrêt à Romont et Palézieux des *InterRegio* circulant entre Genève-Aéroport et Lucerne :

- maintien de la correspondance à Lausanne entre les lignes du Plateau et du Simplon avec suppression des dessertes à Bex et Loèche ;
- suppression de la correspondance à Lausanne entre les lignes du Plateau et du Simplon avec maintien des dessertes à Bex et Loèche.

Pour le Canton de Vaud, aucune de ces deux variantes d'horaire n'était admissible pour les raisons suivantes :

- incompatibilité avec la planification future de l'étape de l'aménagement 2025 où la recherche de gain de temps de parcours entre Berne et Lausanne est un objectif partagé par l'OFT (temps de parcours ramené à 61') ;
- perte inacceptable des correspondances avec la ligne du Simplon.

Par ailleurs, la Direction générale de la mobilité et des routes a signifié à l'OFT que le canton ne pourrait supporter, à lui seul, aucun coût supplémentaire induit par cette décision prise unilatéralement par les CFF, par exemple un train *RegioExpress* de compensation circulant sur la ligne du Plateau (axe Lausanne – Berne) ou sur la ligne du Simplon (axe Lausanne – Brigue).

Le Canton de Vaud ne peut pas financer de nouvelles prestations, qui devraient de surcroît incomber à la Confédération (trafic "grandes lignes"). En effet, dans le projet de budget 2018, aucun montant n'a été prévu pour financer d'éventuels trains *RegioExpress* de compensation circulant sur la ligne du Plateau (axe Lausanne – Berne) ou sur la ligne du Simplon (axe Lausanne – Brigue).

En l'absence d'une solution satisfaisante, et dans l'attente de trouver un meilleur consensus entre les acteurs, le Canton de Vaud était d'avis que l'horaire 2018 (dès décembre 2017) gagnerait à être une reconduction de l'horaire actuel (2017). Le statu quo est en effet la solution la plus pragmatique en attendant l'extension des liaisons *RegioExpress*, planifiée depuis Vevey vers St-Maurice d'une part, et demandée depuis Romont vers Berne pour décembre 2018 d'autre part.

2.1.4 Les démarches entreprises par le Conseil d'Etat pour l'horaire 2018 des CFF

Par leur courrier du 22 décembre 2016, les conseillers d'Etat en charge des transports ferroviaires des Cantons de Berne, Fribourg et Vaud ont demandé aux CFF de reporter les modifications à un horaire ultérieur afin que les techniciens puissent réexaminer les horaires et trouver une meilleure solution.

Les CFF n'ont pas tenu compte de cette demande et ont soumis à la consultation publique (du 29 mai au 18 juin 2017), un projet d'horaire 2018 prévoyant la réintroduction des arrêts à Romont et Palézieux des trains *InterRegio* Lucerne – Lausanne – Genève-Aéroport, rompant par conséquent la correspondance à Lausanne avec les trains *InterRegio* Genève-Aéroport – Lausanne – Brigue, en invoquant que seul un nombre limité de voyageurs seraient concernés.

Pour le Conseil d'Etat, la décision d'arrêter les trains *InterRegio* sur la ligne du Plateau est un mauvais signal en regard des planifications pour le développement futur dans l'ensemble de la Suisse occidentale aux horizons 2025 et 2030/35 (PRODES). Par ailleurs, la réintroduction des

arrêts à Romont et Palézieux serait un retour à la situation antérieure, entre décembre 2004 et décembre 2012.

Il est à noter que lors de la mise en place du concept Romandie 2013 en décembre 2012, les éléments suivants avaient été communiqués par les CFF :

- davantage de trains ;
- davantage de places ;
- meilleurs temps de parcours.

La décision des CFF concernant l'horaire 2018 contredit frontalement les éléments mis en avant dans la communication du concept Romandie 2013. Ceci est peu compréhensible pour le Conseil d'Etat.

L'offre de transport mise en œuvre par les CFF sur leur réseau est l'élément structurant de toute l'offre de transport public du canton de Vaud. A ce titre, le Conseil d'Etat suit attentivement les travaux de planification de l'offre de transport ferroviaire qui a conduit à l'élaboration du projet d'horaire 2018. Ainsi, les étapes franchies dans le processus d'élaboration, ainsi que les actions du Conseil d'Etat, sont énumérées ci-dessous :

- Le 22 décembre 2016, les conseillers d'Etat en charge de la mobilité des cantons de Berne, Fribourg, Vaud et Genève demandent aux CFF de reporter la réintroduction des arrêts à Palézieux et Romont (*InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport) à un horaire ultérieur afin que les techniciens se penchent sur les horaires pour définir une meilleure solution, compatible avec les objectifs de planification de PRODES.
- Le 31 janvier 2017, les CFF informent les conseillers d'Etat en charge de la mobilité des cantons de Berne, Fribourg, Vaud et Genève du concept d'offre "grandes lignes" retenu pour la période d'horaire 2018/19, prévoyant notamment la réintroduction des arrêts à Palézieux et Romont sur les trains *InterRegio* du Plateau. Cette information allait à l'encontre de la demande des Cantons, formulée en décembre 2016.
- Le 20 mars 2017, la cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) prend acte de la décision des CFF concernant l'horaire 2018. Dans son courrier au directeur général des CFF, elle fait part de son regret que les considérations du Canton de Vaud n'aient pas été entendues. Elle rappelle que cette décision a des conséquences importantes sur les correspondances une fois par heure et par sens entre la ligne du Plateau et la ligne du Simplon ainsi que sur l'allongement du temps de parcours de 12 minutes entre Genève et Berne. Elle constate par conséquent la disparition des cadences strictes à 30 minutes sur les deux axes Genève-Aéroport – Lausanne – Fribourg – Berne et Genève-Aéroport – Nyon – Morges – Lausanne vers la ligne du Simplon. Finalement, elle relève que demeure le point d'achoppement causé par la disparition de la correspondance à Lausanne entre les trains *InterRegio* Lucerne – Lausanne – Genève-Aéroport et Genève-Aéroport – Lausanne – Brigue, desservant notamment Bex. La conseillère d'Etat demande au directeur général des CFF que le positionnement des trains au départ de Lausanne vers la ligne du Simplon soit adapté et que, par conséquent, le sillon *RegioExpress* Lausanne – St-Maurice soit décalé pour assurer la correspondance à Lausanne dans les deux directions entre les *InterRegio* Lucerne – Lausanne – Genève-Aéroport et les *RegioExpress* Genève – Lausanne – Vevey (en 2018) / St-Maurice (à l'horizon 2019).
- Le 19 mai 2017, le Conseil d'Etat a publié son communiqué de presse sur le nouvel horaire, en amont de la consultation officielle du projet d'horaire 2018 (prévue du 29 mai au 18 juin 2017). Le Conseil d'Etat rend attentifs les passagers vaudois au fait que le projet d'horaire prévoit bien un recul sur la ligne Lausanne – Berne avec une augmentation des temps de parcours de 6 minutes pour un train "grandes lignes" sur deux (*InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport) s'arrêtant à nouveau à Romont et Palézieux. Si la solution retenue par les CFF permet de

réintroduire, pour Palézieux, des liaisons directes vers Genève, Fribourg et Berne, elle introduit une rupture de correspondance une fois sur deux avec la ligne du Simplon. Le Conseil d'Etat rappelle que, concrètement, il ne sera plus possible, par exemple, de se rendre deux fois par heure depuis le Chablais jusqu'à Berne. Il espère que ce concept de desserte de la ligne Lausanne – Berne ne se traduise pas par une perte de son attractivité. D'autant plus que l'objectif, que le Conseil d'Etat a toujours défendu par ailleurs, reste la mise en service d'un troisième train *RegioExpress* circulant entre Lausanne et Berne (comme demandé dans l'étape d'aménagement 2025, c.f. point 2).

- Le même jour, les CFF publient un communiqué de presse sur leur projet d'horaire 2018, relevant principalement les points positifs :
 - davantage de places entre Lausanne et Genève ;
 - meilleure desserte de Romont et Palézieux vers Berne et Genève, mais aussi vers Morges et Nyon ;
 - accélération d'une liaison par heure (gain de 11 minutes) entre le Chablais, la Riviera, Genève et Genève-Aéroport (aucun arrêt effectué entre Lausanne et Genève).

Le communiqué de presse des CFF occulte la rupture de correspondance à Lausanne, mais évoque toutefois l'interruption totale du trafic envisagée pendant 7 semaines en 2018 pour procéder à d'importants travaux d'infrastructure sur la section Pully-Nord – Puidoux-Chexbres.

- Le 7 juillet 2017, au terme de la consultation officielle du projet d'horaire 2018, la cheffe du DIRH écrit à nouveau au directeur général des CFF pour lui faire part des nombreuses réactions enregistrées lors de la consultation publique à propos de la rupture de correspondance à Lausanne et lui rappeler que cet état de fait est inacceptable pour le Canton de Vaud. Dans ce même courrier, elle demande expressément aux CFF les modifications suivantes :
 - Assurer la correspondance à Lausanne, avec les trains *InterRegio* Genève-Aéroport – Lucerne et les trains *RegioExpress* Genève – Lausanne – Vevey - St-Maurice dans les deux directions. Pour cette solution, il faut attendre que le tunnel de Burier soit adapté aux gabarits des trains à deux étages à l'horizon 2019.
 - Utiliser les trains qui existent déjà entre Neuchâtel et Lausanne aux heures de pointe du matin et les prolonger jusqu'à Saint-Maurice. Idem le soir dans l'autre sens.
 - Prolonger le train des vignes (Vevey – Puidoux-Chexbres) jusqu'à Palézieux afin d'offrir une liaison Berne – Palézieux – Vevey – Riviera/Chablais avec changement de train à Palézieux et Vevey au lieu de Lausanne. A noter que cette demande n'est réalisable que le week-end lorsque les trains de la ligne 5 du RER Vaud (Grandson – Lausanne – Palézieux) ne circulent pas entre Lausanne et Palézieux. En effet, il faut que la voie 3 de la gare de Palézieux soit libre pour permettre l'accueil et le rebroussement du train des vignes.
- Le 17 juillet 2017, un article paraît dans le quotidien 24 heures et relate le fait que le Canton de Vaud cherche à limiter la casse de l'horaire 2018 : "Nous exigeons des mesures compensatoires, nous avons d'ailleurs fait des propositions aux CFF et nous attendons qu'ils les testent" avait indiqué Nuria Gorrite. Elle rappelle que différentes parades ont été imaginées (voir ci-dessus).
- Toujours le 17 juillet, la cheffe du DIRH reçoit le directeur de l'OFT, pour échanger notamment autour des liaisons ferroviaires entre Lausanne et Berne. Elle lui rappelle toute l'importance que revêt la ligne du Plateau. Alors que l'Arc lémanique connaît un essor important et réjouissant, essor par ailleurs soutenu par la Confédération via le programme Léman 2030, elle insiste sur l'importance de maintenir et de renforcer la liaison entre la région lémanique et le reste de la Suisse. Lors de cette rencontre, il est convenu d'agir de la manière suivante :
 - A court terme, les études en relation avec la mise en place d'un troisième train entre Lausanne et Berne doivent être poursuivies. Elles visent à s'assurer de la faisabilité technique de cette

offre, respectivement à identifier les infrastructures nécessaires et à trouver un financement adéquat.

- A l'horizon 2025, l'introduction effective d'un troisième train qui relie et dessert les centres régionaux et locaux tels que Palézieux et Romont. Il y a un réel marché pour une liaison avec des haltes intermédiaires qui sont d'importants lieux de correspondance du trafic régional. Cette prestation permettra, sans changement, de relier les centres métropolitains de Genève, Lausanne, Fribourg et Berne.
- Le 24 juillet 2017, le directeur général des CFF confirme la volonté des CFF de mettre en place leur horaire en 2018, tel que présenté jusqu'alors. Il admet le temps de parcours allongé de 6 minutes entre Lausanne et Berne, mais rappelle qu'environ 10'000 passagers quotidiens auront la possibilité de gagner du temps (11 minutes) pour toutes les liaisons entre le Chablais ou la Riviera et Genève, par l'accélération du parcours entre Lausanne et Genève (utilisation du sillon sans arrêt, libéré par l'*InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport).
- Le 21 août 2017, un nouveau courrier est adressé par la cheffe du DIRH au directeur général des CFF. Elle lui notifie que lors de la consultation du projet d'horaire, pas moins d'une vingtaine de communes vaudoises, les milieux touristiques des Alpes vaudoises ainsi que des associations agissant en faveur des transports publics se sont manifestées. D'autre part, elle l'informe que lors de la consultation des horaires, environ 50 interventions individuelles ont été recensées par la DGMR sur la seule problématique de cette rupture de correspondance à Lausanne. La conseillère d'Etat insiste sur le fait que la décision de rompre les cadences semi-horaires strictes sur les deux liaisons *InterCity* Genève-Aéroport – Lausanne – Berne et *InterRegio* Genève-Aéroport – Lausanne – Aigle est incompréhensible. Elle estime que ce retour en arrière n'est en aucun point cohérent avec les planifications futures (EA 2025 et EA 2030/35) et donne, in fine, un très mauvais signal aux instances fédérales (OFT, Parlement).
- Le même jour, un communiqué de presse de l'Etat de Vaud est publié. La cheffe du DIRH s'inquiète du refus des CFF de modifier leur projet d'horaire 2018 pour éviter un affaiblissement de la cohésion ferroviaire nationale. Elle demande une rencontre urgente avec la direction des CFF pour discuter d'un projet qui, en 2018, menacerait un des principaux acquis de Rail 2000 pour le carrefour ferroviaire romand.
- Le 25 août 2017, en réaction au communiqué de presse, le directeur général des CFF, rencontre la cheffe du DIRH. A cette occasion, la conseillère d'Etat demande des engagements à court terme (horaire 2018), sous la forme de mesures de réparation pour le moyen terme (horaire 2020). Elle attend que les CFF s'engagent et garantissent à nouveau les correspondances à Lausanne entre les trains du Plateau et ceux du Simplon dès la fin des travaux du tunnel de Burier. Le directeur général des CFF met ses équipes à disposition pour trouver des solutions convenant au Canton de Vaud pour l'horaire 2018, et pour étudier les horaires 2020 rétablissant les correspondances à Lausanne.
- Dans les jours suivants cette rencontre, les CFF et la DGMR ont travaillé pour être en mesure de proposer des améliorations aux passagers pendulaires dans les heures de pointe les jours ouvrables, ainsi qu'une alternative pour les voyageurs du week-end (loisirs, tourisme). Ces discussions ont permis d'arriver à un accord pour l'horaire 2018. Au final, la situation n'est pas idéale, mais des solutions pour la majeure partie des passagers seront mises en place durant cette phase transitoire (horaires 2018 et 2019). Les CFF se sont engagés à rétablir les correspondances à Lausanne dès décembre 2019, une fois les travaux terminés dans le tunnel de Burier. Les améliorations retenues pour l'horaire 2018 sont les suivantes :
 - Deux paires de trains supplémentaires seront ajoutées aux heures de pointe pour le trafic des pendulaires. Ces trains circuleront du lundi au vendredi (à noter qu'au départ de Lausanne, il y a déjà des trains à 6h21 et 8h21) :

- *RegioExpress* 3561 Lausanne 07.21 – Vevey 07.35/36 – Montreux 07.43/44 – Aigle 07.54/55 – Bex 08.02/03 – St-Maurice 08.08
- *RegioExpress*3563 Lausanne 09.21 – Vevey 09.35/36 – Montreux 09.43/44 – Aigle 09.54/55 – Bex 10.02/03 – St-Maurice 10.08
- *RegioExpress*3576 St-Maurice 15.51 – Bex 15.56/57 – Aigle 16.03/04 – Montreux 16.14/15 – Vevey 16.22/23 – Lausanne 16.38
- *RegioExpress*3578 St-Maurice 16.51 – Bex 16.56/57 – Aigle 17.03/04 – Montreux 17.14/15 – Vevey 17.22/23 – Lausanne 17.38
- Deux trains en soirée seront adaptés comme suit, grâce à l’absence de correspondance à Viège en direction de Berne via le tunnel du Lötschberg :
 - *InterRegio* 1735 retardé de 4 minutes à Lausanne : Lausanne 20.21 – Vevey 20.34/35 – Montreux 20.42/43 – Aigle 20.53/54 – Bex 21.00/01 – – Brig 22.06
 - *InterRegio* 1737 retardé de 4 minutes à Lausanne : Lausanne 21.21 – Vevey 21.34/35 – Montreux 21.42/43 – Aigle 21.53/54 – Bex 22.00/01 – – Brig 23.06
- Les week-ends, pour le trafic de loisirs et de tourisme, la ligne du train des vignes Vevey – Puidoux-Chexbres sera prolongée jusqu’à Palézieux. Ainsi, les voyageurs circulant entre Berne et la Riviera changeront de train à Palézieux et Vevey (au lieu de Lausanne). Ceci leur permettra de réaliser la correspondance entre les *InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport et Genève-Aéroport – Brig. Les horaires de ces trains seront les suivants :
 - Vevey (xx :32) – Vevey-Funi – Corseaux-Cornalles – Chexbres-Village – Puidoux-Chexbres (xx :46) – Palézieux (xx :54)
 - Palézieux (xx :07) – Puidoux-Chexbres (xx :14) – Chexbres-Village – Corseaux-Cornalles – Vevey-Funi – Vevey (xx :28)
- Le 15 septembre 2017, la cheffe du DIRH a rappelé aux CFF qu’un engagement ferme de leur part était attendu pour un rétablissement des correspondances entre les *InterRegio* du Valais et de Lucerne dès la mise en service de l’horaire 2020.

Par le communiqué de presse commun (CFF, Canton de Vaud) du 5 octobre 2017, le Conseil d’Etat a obtenu la garantie que les CFF mettront tout en œuvre pour rétablir cette correspondance au terme des travaux de mise au gabarit du profil d’espace libre 2 du tunnel de Burier prévu pour fin 2019.

3 RÉPONSES AUX QUESTIONS

3.1 Interpellation J. Christen - Nouvel horaire des CFF : quelles mesures de compensation pour limiter la péjoration des relations entre l'Est vaudois et Fribourg-Berne ?

3.1.1 Le Conseil d’Etat a-t-il pris la mesure des conséquences du nouvel horaire des CFF pour la région Riviera-Chablais ?

Comme expliqué en détail dans le préambule, le Conseil d’Etat est conscient des conséquences de la décision des CFF d’arrêter les trains *InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport à Romont et Palézieux, rompant par conséquent la correspondance à Lausanne avec le train *InterRegio* circulant vers la Riviera et le Chablais.

Les actions entreprises par le Conseil d’Etat, énumérées ci-avant, démontrent la volonté d’offrir aux Vaudois un système de transport ferroviaire performant.

Par le communiqué de presse du 5 octobre 2017, le Conseil d’Etat a obtenu la garantie que les CFF mettront tout en œuvre pour rétablir cette correspondance au terme des travaux de mise au gabarit du tunnel de Burier prévu pour fin 2019 permettant la circulation des trains à deux niveaux.

3.1.2 Est-il prêt s'engager fermement pour défendre les propositions faites ci-dessous ?

"Une prolongation du train Vevey-Puidoux jusqu'à Palézieux avec des bonnes correspondances à Vevey vers l'Est vaudois et à Palézieux vers Fribourg et Berne doublée d'une desserte Puidoux-Chexbres par bus pour garantir l'offre Lausanne-Chexbres avec une bonne correspondance à Puidoux."

Le prolongement du train des vignes de Puidoux-Chexbres à Palézieux a été envisagé en 2011 déjà par la DGMR (alors encore Service de la mobilité). A noter que ce prolongement n'est possible qu'en l'absence des trains de la ligne 5 du RER Vaud (Grandson – Lausanne – Palézieux) en gare de Palézieux, c'est-à-dire uniquement les week-ends, sans infrastructure lourde supplémentaire. Sur ce dernier point, une nouvelle étude a été initiée par les CFF afin de définir la faisabilité des infrastructures à mettre en place ainsi que leurs coûts.

A la demande de la DGMR, les CFF ont analysé la faisabilité de ce prolongement. La DGMR a obtenu des CFF la garantie que les sillons suivants seront disponibles les week-ends avec l'horaire 2018 :

- Vevey (xx :32) – Vevey-Funi – Corseaux-Cornalles – Chexbres-Village – Puidoux-Chexbres (xx :46) – Palézieux (xx :54)
- Palézieux (xx :07) – Puidoux-Chexbres (xx :14) – Chexbres-Village – Corseaux-Cornalles – Vevey-Funi – Vevey (xx :28)

Cette solution durant le week-end a pour conséquence que les voyageurs entre Chexbres-Village et Lausanne devront circuler via Palézieux ou via Vevey. Il n'est, en revanche, pas prévu d'ajouter également une ligne de bus le week-end pour assurer de meilleures correspondances vers Lausanne.

Dans ces circonstances, le Conseil d'Etat a chargé la DGMR de demander aux CFF de mettre en œuvre le prolongement du train des vignes (Vevey – Palézieux) dès le changement d'horaire de décembre 2017. La DGMR a obtenu des CFF que ces derniers assurent le financement de ces prestations.

"La mise en place d'un bus direct Vevey-Palézieux avec des bonnes correspondances à Vevey vers l'Est vaudois et à Palézieux vers Fribourg et Berne."

La DGMR n'est pas favorable à une alternative par bus lorsque l'infrastructure ferroviaire existe. Cependant, en raison de l'impossibilité de produire une offre par le rail aussi les jours de semaine, par manque d'une voie libre à Palézieux pour le rebroussement du train des vignes, la DGMR a étudié une alternative par la route.

Le temps de parcours avec un bus serait d'environ 26 minutes via Granges-Veveyse, respectivement 28 minutes via Attalens, ce qui laisse une marge très faible pour effectuer un aller-retour Vevey – Palézieux en une heure avec l'engagement d'un seul véhicule.

Avant d'affiner les horaires d'une telle navette pour garantir de bonnes correspondances à Vevey et Palézieux, tout en limitant les coûts au strict nécessaire, la DGMR a interpellé les CFF afin qu'ils prennent aussi à leur charge le financement d'une navette par bus en semaine (desserte routière en lieu et place du train des vignes) comme mesure compensatoire, par analogie au week-end. Les CFF ne sont pas entrés en matière sur cette demande.

Comme le Canton ne dispose pas de moyens financiers supplémentaires pour mettre en œuvre cette offre, cette liaison par bus a dû être abandonnée.

"Pour les Chablaisiens, trouver le moyen de compenser la différence de prix du passage par la ligne du Lötschberger."

Le Conseil d'Etat n'est pas compétent pour définir le prix des billets. C'est de la compétence de l'Union des transports publics (UTP). Les prix des billets sont calculés en fonction de la longueur du parcours effectué.

La DGMR a analysé la pertinence du "détour" par le tunnel de base du Lötschberg comme alternative au passage par Lausanne. Cette analyse se base sur un trajet aller-simple entre Berne et Aigle. Avec l'horaire actuel, les deux liaisons par heure via Lausanne (104 ou 107 minutes) sont plus rapides que la liaison par Viège (123 minutes). De plus, selon les prix 2017, un aller-simple (plein tarif) coûte 46 francs via Lausanne, tandis que par le Lötschberg, il faut déboursier 77 francs (différence de 31 francs).

En 2018, une des deux relations par Lausanne (départ de Berne xx :04) voit son temps de parcours passer de 104 à 137 minutes en raison de la rupture de correspondance à Lausanne. L'alternative par le Lötschberg (départ de Berne xx :06) nécessite toujours 123 minutes. Le Conseil d'Etat estime disproportionné de financer les pertes de recettes de 31 francs par voyageur du trafic "grandes lignes", pour un gain de 14 minutes, alors qu'il reste toujours une liaison par heure en 104 minutes.

3.1.3 Sinon, quelles mesures compensatoires entend-il proposer et défendre ?

Pour rappel, l'offre "grandes lignes" est commandée par la Confédération uniquement. C'est donc l'OFT, au nom de la Confédération, qui est compétent en dernière instance et non le Conseil d'Etat. Il n'y a aucune volonté du Conseil d'Etat de se substituer à l'OFT en termes de planification et de mise en œuvre de l'offre de transport "grandes lignes".

En mars 2017, la proposition d'adapter le sillon *RegioExpress* Lausanne – Vevey / St-Maurice afin qu'il reprenne les correspondances à Lausanne, avec les trains *InterRegio* Genève-Aéroport – Lucerne a été transmise aux CFF. Cette solution permettrait d'assurer une correspondance à Lausanne vers les gares de Vevey puis Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex et St-Maurice.

Toutefois, comme les trains *RegioExpress* sont exploités avec du matériel à deux étages, ils ne pourront pas circuler au-delà de Vevey qu'à la fin des travaux du tunnel de Burier, prévue en décembre 2019. Comme mesure transitoire, la DGMR avait alors proposé d'exploiter la liaison *RegioExpress* Lausanne – St-Maurice en navette (avec des rames à un niveau) de manière provisoire (entre décembre 2017 et décembre 2019).

La variante par navette *RegioExpress* Lausanne – St-Maurice, dans l'attente de la libération du profil d'espace libre, a été jugée trop coûteuse par les CFF. Ils estiment la clientèle intéressée à environ 30 voyageurs par jour. Toutefois, les CFF ont accepté de mettre en œuvre deux paires de trains aux heures de pointe pour les pendulaires. Il s'agit des trains suivants :

- *RegioExpress*3561 Lausanne 07.21 – Vevey 07.35/36 – Montreux 07.43/44 – Aigle 07.54/55 – Bex 08.02/03 – St-Maurice 08.08
- *RegioExpress*3563 Lausanne 09.21 – Vevey 09.35/36 – Montreux 09.43/44 – Aigle 09.54/55 – Bex 10.02/03 – St-Maurice 10.08
- *RegioExpress* 3576 St-Maurice 15.51 – Bex 15.56/57 – Aigle 16.03/04 – Montreux 16.14/15 – Vevey 16.22/23 – Lausanne 16.38
- *RegioExpress* 3578 St-Maurice 16.51 – Bex 16.56/57 – Aigle 17.03/04 – Montreux 17.14/15 – Vevey 17.22/23 – Lausanne 17.38

A noter que le matin, en raison de la circulation des trains *EuroCity* Genève – Milan, le départ des trains *InterRegio* est déjà décalé à la minute 21 à 6h et 8h.

En plus, les CFF ont admis le décalage de deux trains en soirée en raison d'une absence de correspondance à Viège pour le Lötschberg :

- *InterRegio* 1735 retardé de 4 minutes à Lausanne : Lausanne 20.21 – Vevey 20.34/35 – Montreux 20.42/43 – Aigle 20.53/54 – Bex 21.00/01 – – Brig 22.06
- *InterRegio*1737 retardé de 4 minutes à Lausanne : Lausanne 21.21 – Vevey 21.34/35 – Montreux 21.42/43 – Aigle 21.53/54 – Bex 22.00/01 – – Brig 23.06

En conclusion, les mesures compensatoires que le Conseil d'Etat a défendues puis finalement

obtenues, ainsi que leur financement, après une longue phase de négociation avec les CFF, sont les suivantes pour la période horaire 2018/19 :

- prolongement du train des vignes de Puidoux-Chexbres à Palézieux les week-ends ;
- ajout de deux paires de trains Lausanne – St-Maurice les jours ouvrables ;
- décalage de deux trains au départ de Lausanne en soirée tous les jours de la semaine.

Et, au terme des travaux de mise au gabarit du tunnel de Burier, pour les périodes horaires 2020/21 et suivantes, le Canton de Vaud a obtenu la garantie des CFF que la correspondance à Lausanne sera rétablie entre les trains du Plateau et ceux de la ligne du Simplon toutes les demi-heures et tous les jours de la semaine.

3.2 Interpellation N. Croci Torti – Horaires CFF 2018 – vers la désertification de l’Est vaudois ?

3.2.1 Le Conseil d’Etat a-t-il pris conscience de cette perte de correspondance et donc d’attractivité pour le tourisme de la Riviera et de l’Est Vaudois et comment se positionne-t-il face à cette situation ?

Comme expliqué en détail dans le préambule, le Conseil d’Etat est conscient des conséquences de la décision des CFF d’arrêter les trains *InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport à Romont et Palézieux, rompant par conséquent la correspondance à Lausanne avec le train *InterRegio* circulant vers la Riviera et le Chablais.

Par leur courrier du 22 décembre 2016, les conseillers d’Etat en charge des transports ferroviaires des cantons de Berne, Fribourg, Vaud et Genève avaient demandé aux CFF de reporter la réintroduction des arrêts à Romont et Palézieux à un horaire ultérieur, afin que les techniciens puissent réexaminer la situation et trouver une meilleure solution. Les CFF n’ont pas accédé à cette demande.

Le 7 juillet 2017, au terme de la consultation officielle du projet d’horaire 2018, la Conseillère d’Etat Nuria Gorrite a écrit au directeur général des CFF afin de le sensibiliser aux conséquences importantes de la rupture de correspondance à Lausanne, notamment sur les lignes de chemin de fer secondaires. En effet, elle lui a rappelé que les horaires de nombre de ces lignes à Vevey, Montreux, Aigle et Bex étaient calés sur le train qui n’assurait plus la correspondance à Lausanne avec le train de Lucerne. La conseillère d’Etat lui a fait savoir que cet état de fait était inacceptable pour le Canton de Vaud.

Dans leur réponse, les CFF garantissent que la problématique de rupture de correspondance à Lausanne entre la ligne du Simplon et la ligne du Plateau, une fois sur deux, a bien été analysée. Ils ajoutent que, dès le début des réflexions, cette problématique a fait l’objet d’une attention particulière. Leurs analyses des origines/destinations ont montré que des solutions existaient déjà pour la grande majorité des passagers concernés, en particulier aux heures de pointe pour les pendulaires lorsque des trains supplémentaires ou l’*EuroCity* Genève – Milan circulent. Les CFF ont estimé, au final, que ce ne sont en moyenne qu’une trentaine de passagers par jour (sur environ 40’000 qui fréquentent la ligne du Simplon), majoritairement en déplacement de loisirs, qui pourraient voir leur temps de parcours prolongé. Les CFF affirment que leur choix favorise un plus grand nombre de voyageurs, dont notamment 10’000 passagers quotidiens qui verront leur temps de parcours diminué de 11 minutes entre la Riviera ou le Chablais et Genève.

Le Conseil d’Etat suivra attentivement l’évolution de la fréquentation des lignes de chemin de fer secondaires en correspondance à Vevey vers Blonay et Les Pléiades, Montreux vers Les Rochers de Naye et le Pays-d’Enhaut, Aigle vers Leysin et Les Diablerets et Bex vers Villars et le Col-de-Bretaye. Les horaires pour 2019 (décembre 2018) seront adaptés si une chute de fréquentation apparaît.

La DGMR ne souhaitait pas modifier précipitamment les horaires. En effet, l’adaptation des horaires de ces lignes (décalage de 30 minutes pour assurer une correspondance avec l’autre train *InterRegio* Genève-Aéroport – Brigue) ne peut pas se faire sans en analyser en détail les conséquences, notamment sur les transports des écoliers vers leurs établissements scolaires.

3.2.2 Si l'horaire devait être adopté tel quel, Le Conseil d'Etat entend-il prendre des mesures pour pallier cette perte de desserte ? Si non pourquoi ? Si oui, lesquelles ?

Pour rappel, l'offre "grandes lignes" est commandée par la Confédération uniquement. C'est donc l'OFT, au nom de la Confédération, qui est compétent en dernière instance et non le Conseil d'Etat. Il n'y a aucune volonté du Conseil d'Etat de se substituer à l'OFT en termes de planification et de mise en œuvre de l'offre de transport "grandes lignes".

Comme mesure compensatoire, le Conseil d'Etat a demandé aux CFF de mettre en œuvre le prolongement du train des vignes (Vevey – Puidoux-Chexbres) jusqu'à Palézieux dès décembre 2017. Cette liaison ferroviaire, uniquement possible les week-ends, est une alternative à la rupture de correspondance à Lausanne pour les voyageurs en provenance de Fribourg, Berne et au-delà.

Le Conseil d'Etat a obtenu des CFF que ces derniers assument le financement de ces prestations (mesure de compensation). Ainsi, les samedis, dimanches et jours fériés, les voyageurs pourront, avec un changement à Palézieux et un autre à Vevey (au lieu de Lausanne), correspondre entre les trains *InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport et les trains *InterRegio* Genève-Aéroport – Brigue et vice-versa dès le changement d'horaire de décembre 2017.

En semaine, les CFF ont accepté de mettre en œuvre deux paires de trains aux heures de pointe pour les pendulaires et de décaler le départ (minute 21) de deux trains en début de soirée, en direction du Valais.

Par le communiqué de presse du 5 octobre 2017, le Conseil d'Etat a obtenu la garantie que les CFF mettront tout en œuvre pour rétablir cette correspondance au terme des travaux de mise au gabarit du profil d'espace libre du tunnel de Burier prévu pour fin 2019, permettant la circulation des trains à deux niveaux.

En conclusion, les mesures compensatoires que le Conseil d'Etat a défendues puis finalement obtenues, ainsi que leur financement, après une longue phase de négociation avec les CFF, sont les suivantes pour la période horaire 2018/19 :

- prolongement du train des vignes de Puidoux-Chexbres à Palézieux les week-ends ;
- ajout de deux paires de trains Lausanne – St-Maurice les jours ouvrables ;
- décalage de deux trains au départ de Lausanne en soirée tous les jours de la semaine.

Et, au terme des travaux de mise au gabarit du tunnel de Burier, pour les périodes horaires 2020/21 et suivantes, le Canton de Vaud a obtenu la garantie des CFF que la correspondance à Lausanne sera rétablie entre les trains du Plateau et ceux de la ligne du Simplon toutes les demi-heures et tous les jours de la semaine.

3.3 Interpellation J. Christen – Tous les chemins mènent à Berne, mais les CFF pourraient-ils nous proposer le plus court ?

3.3.1 Le Conseil d'Etat partage-t-il le point de vue selon lequel il est souhaitable d'utiliser la liaison directe Vevey-Palézieux pour raccourcir le trajet entre la Riviera et les villes de Romont, de Fribourg et de Berne ?

Dans le cadre des planifications de l'horaire Romandie 2013 (voir point 1 du préambule), le prolongement des trains *RegioExpress* Berne – Palézieux jusqu'à Vevey par Puidoux-Chexbres et Chexbres avait été envisagé. Les CFF n'avaient finalement pas retenu cette option dans le concept mis en œuvre en décembre 2012 (Romandie 2013) en raison d'un certain nombre d'études restant à conduire pour s'assurer de la faisabilité de cette idée.

Mais les CFF s'étaient engagés à étudier ce prolongement avec les Cantons de Vaud et Fribourg pour une éventuelle mise en service à l'horizon 2018. Ces études, conduites finalement en 2013, avaient été

présentées aux chefs des Services de la mobilité des deux Cantons, avec les résultats suivants :

- Par rapport à l’horaire, les CFF avaient admis le prolongement de ces trains *RegioExpress* (Berne – Palézieux) vers Vevey, mais seulement avec arrêts dans les gares de Puidoux-Chexbres et de Chexbres. Le temps de rebroussement minimal à Vevey de 4 minutes ne permettant aucune desserte supplémentaire, il aurait alors fallu conserver les navettes de la ligne 7 du RER Vaud entre Vevey et Puidoux-Chexbres pour assurer la desserte des haltes de Vevey-Funi et Corseaux-Cornalles. Le transfert sur la route de cette desserte fine avait aussi été étudié, mais finalement écarté. De plus, en l’absence d’une voie libre à Vevey, le prolongement des trains *RegioExpress* Berne – Vevey ne serait envisageable qu’au moment où les trains *RegioExpress* Genève – Vevey seraient prolongés vers St-Maurice (prolongement imaginé à l’horizon 2019), libérant ainsi une voie à Vevey.
- Par rapport à la concession de transport délivrée aux CFF, ces derniers n’ont aucune obligation de relier Berne directement à Vevey. Par conséquent, les prestations du train *RegioExpress* Berne – Palézieux – Vevey réalisées au-delà de Palézieux seraient alors à la charge du Canton de Vaud. En partant du principe que l’OFT et la DGMR finançaient déjà les navettes entre Vevey et Puidoux-Chexbres, les deux commanditaires auraient alors pu admettre la reprise du financement des trains *RegioExpress*. Mais un montant supplémentaire, évalué à un demi-million de francs, pour maintenir une desserte des haltes intermédiaires de Vevey-Funi et de Corseaux-Cornalles soit par le rail, soit par la route, aurait encore dû être trouvé.
- Par rapport à la question de la validité des titres de transport, les CFF souhaitaient une tarification unifiée entre Vevey et Palézieux, quelque soit le parcours, avec un même prix pour le voyageur que ce soit via Lausanne ou via Chexbres. Les CFF avaient motivé cette proposition par une simplification de la tarification pour les passagers et une garantie de recettes supplémentaires, indispensables à une éventuelle entrée en matière des CFF pour un financement de la liaison *RegioExpress* Berne – Vevey par le trafic "grandes lignes". Cependant, deux risques avaient été identifiés par les CFF :
 - que la possibilité existe d’acheter deux billets séparés (par exemple Mobilis, zonal pour le trajet direct Vevey – Palézieux et CFF trafic direct pour Palézieux – Berne) pour payer moins, donc avec un risque important de pertes de recettes ;
 - que l’Office de Surveillance des prix ne donne aucune garantie sur acceptation d’une éventuelle tarification unifiée.
- Par rapport aux infrastructures nécessaires, il aurait fallu ajouter une nouvelle diagonale en gare de Puidoux-Chexbres (voie d’accès depuis Vevey à relier aux voies principales de la ligne Lausanne – Berne). Le coût d’un tel aménagement de l’infrastructure avait été évalué par les CFF entre 12,3 et 16,5 millions de francs ($\pm 30\%$, base de prix novembre 2012) à la charge du requérant (toujours le Canton de Vaud).

Fin 2013, la décision de différer une éventuelle mise en service de ce prolongement avait été prise conjointement par les chefs de service des cantons de Vaud et Fribourg. En effet, aucune garantie de compatibilité avec l’étape d’aménagement 2025 (voir point 2 du préambule) n’était alors donnée par les CFF. De plus, le financement du maintien de la desserte fine entre Vevey et Puidoux-Chexbres (de l’ordre de 0.5 million de francs) et des travaux d’aménagement de l’infrastructure à Puidoux-Chexbres (de l’ordre de 15 millions de francs) ne pouvait pas être assumé par le Canton de Vaud seul.

Puis, à partir de 2016, lors des travaux de planification de l’horaire 2018, les CFF ont informé les Cantons qu’ils ne souhaitaient plus poursuivre la desserte de Romont et Palézieux depuis Berne comme actuellement. Le déficit d’exploitation de la branche *RegioExpress* Berne – Palézieux n’était en effet plus supportable pour les CFF en raison des coûts de production élevés et d’une faible fréquentation.

La réintroduction des arrêts à Romont et Palézieux sur les trains *InterRegio* Lucerne – Lausanne – Genève-Aéroport a entraîné en décembre 2017 la disparition des trains *RegioExpress* Berne – Palézieux, et, avec eux, l’opportunité de leur prolongement vers Vevey.

Malgré les conséquences très négatives déclenchées par la réintroduction des arrêts à Romont et Palézieux sur les correspondances à Lausanne avec la ligne du Simplon (voir point 3 du préambule), les CFF ne sont pas revenus en arrière et ces changements ont été opérés en décembre 2017.

3.3.2 Si oui, le Conseil d’Etat est-il disposé à entreprendre les démarches nécessaires avec les CFF afin que cette proposition puisse se réaliser dans les meilleurs délais ?

La mise en place du prolongement vers Vevey des trains *RegioExpress* Berne – Palézieux devient caduque avec la suppression de ces trains à l’horaire 2018 en raison de la réintroduction des arrêts de Romont et Palézieux sur les trains *InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport.

En revanche, en voyant la tournure des événements dans la planification des horaires 2018, la DGMR avait anticipé l’analyse d’un prolongement du train des vignes (ligne 7 du RER Vaud) de Puidoux-Chexbres vers Palézieux pour donner correspondance aux trains *InterRegio* Genève – Lucerne. A noter que ce prolongement n’est possible qu’en l’absence des trains de la ligne 5 du RER Vaud (Grandson – Lausanne – Palézieux) en gare de Palézieux, c’est-à-dire uniquement les week-ends.

A la demande de la DGMR, les CFF ont étudié la faisabilité de ce prolongement, et ont confirmé la possibilité d’utiliser les sillons suivants à partir de l’horaire 2018 :

- Vevey (xx :32) – Vevey-Funi – Corseaux-Cornalles – Chexbres – Puidoux-Chexbres – Palézieux (xx :54)
- Palézieux (xx :07) – Puidoux-Chexbres – Chexbres – Corseaux-Cornalles – Vevey-Funi – Vevey (xx :28)

Etant donné la faisabilité technique avérée le week-end, la DGMR a demandé aux CFF de mettre en œuvre et de financer ces prestations dès le prochain changement d’horaire. Les CFF ont admis ce principe comme mesure de réparation de la rupture de correspondance à Lausanne. En revanche, avec ces nouveaux horaires, la correspondance à Puidoux-Chexbres (avec la ligne 9 du RER Vaud) pour les voyageurs circulant entre Chexbres-Village et Lausanne est perdue. La DGMR analysera l’évolution de la fréquentation de la nouvelle liaison régionale Palézieux – Puidoux-Chexbres – Chexbres – Vevey, mise en exploitation les week-ends en décembre 2017.

3.3.3 Si non, le Conseil d’Etat envisage-t-il de défendre une autre option (prolongement de la ligne Vevey-Chexbres jusqu’à Palézieux, par exemple) ?

Le détail des éléments de réponse est à reprendre des points 1 et 2 (ci-avant). Le prolongement du train des vignes (ligne 7 du RER Vaud) sera effectif au changement d’horaire de décembre 2017, les jours de week-end.

Dans un deuxième temps, la mise en place de cette relation aussi les jours de semaine à un horaire ultérieur sera bien entendu aussi analysée par la DGMR et les CFF. Cependant, des besoins en infrastructures supplémentaires en gare de Palézieux ou de Puidoux-Chexbres ont d’ores et déjà été identifiés.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d’Etat, à Lausanne, le 25 avril 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean