



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Florence Gross et consorts – Projet d'horaire CFF pour 2022 –
Bourg-en-Lavaux est-elle la commune oubliée ?
(21_INT_79)

Rappel de l'interpellation

Dans un document paru en 2012, « Réseau Express Régional Vaud. Développements futurs », cosigné par les CFF et l'État de Vaud, il était annoncé une densification du réseau, notamment dans la région de Cully.

Dans ce document, il est précisé qu'en décembre 2018, est prévu un rythme de 4 trains par heure à Cully, soit une cadence au quart d'heure ; pour Epesses et Villette 2 trains par heure.

Or, l'horaire annoncé pour décembre 2021, soit 3 ans après le délai prévu, ne prévoit pas les modifications prévues ; alors même que les travaux d'infrastructure ferroviaire à la gare de Cully seront alors terminés.

Le nombre de liaisons ferroviaires permettant de se rendre en ville autrement qu'en voiture est le facteur clé pour permettre une mobilité durable et écologique. A titre comparatif, ramené à la population, Zurich dispose de deux fois plus de trains régionaux et Berne quatre fois plus que Lausanne.

D'après le Chef du Trafic régional CFF Région Romandie, « la croissance de la demande dans le canton [Vaud] est en moyenne près du double de la croissance nationale » !

Nous posons donc les questions suivantes au Conseil d'État :

- Le Conseil d'État a-t-il agi afin de s'assurer du respect des délais annoncés en 2012 ?*
- Quel est le pouvoir d'action et de décision du Conseil d'État dans la priorisation des projets CFF dans le Canton ?*

*(Signé) Florence Gross
et 27 cosignataires*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Dans sa stratégie de développement des transports publics vaudois, le Conseil d'Etat a toujours considéré que le réseau ferroviaire et particulièrement le *Réseau Express Régional* (RER) Vaud en constitue une ossature principale. Dans ce sens, le Conseil d'Etat agit depuis 20 ans en faveur d'une amélioration de l'offre et du confort du RER Vaud, chargeant la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) de planifier, de concert avec les CFF, les développements. Ainsi, à partir de Rail 2000 (en décembre 2004), des améliorations d'offre successives ont été possibles en travaillant sur les infrastructures disponibles, et en optimisant l'engagement à la fois du matériel roulant et du personnel d'exploitation. La DGMR a aussi œuvré au renouvellement du matériel roulant, à la commande et au financement des prestations annuelles de transport ferroviaire, avec l'Office fédéral des transports (OFT).

Entre 2006 et 2009, un premier mandat de planification, en étroite collaboration entre l'Etat de Vaud et les CFF, a permis de démontrer que des améliorations supplémentaires de l'offre, tant pour le trafic longue distance que pour le réseau régional, n'étaient réalisables qu'avec des compléments d'aménagements de l'infrastructure et avec l'introduction de matériel roulant plus performant et moderne.

Cela a conduit à l'acquisition de 19 nouvelles rames de type Flirt, engagées progressivement depuis 2011, ainsi qu'à la construction de la halte de Prilly-Malley en juin 2012, dont le financement a été assuré à moitié par un décret de 39.9 millions de francs accordé par le Grand Conseil en 2008. L'autre moitié a été financée par la Confédération dans le cadre des projets urgents du fonds d'infrastructure pour les agglomérations. En parallèle, deux intentions de développement à court (2010) et long terme (2020) avaient aussi été définies dans le cadre du mandat de planification.

Toutefois la croissance de la demande enregistrée a été nettement plus forte que celle planifiée et l'évolution fédérale du dossier du développement de l'infrastructure ferroviaire a nécessité d'adapter les concepts 2010 et 2020 préalablement définis pour le RER Vaud. D'autre part, le Canton de Vaud et les CFF souhaitaient développer une vision commune de l'offre ferroviaire à long terme. Ainsi, entre 2010 et 2012, un second mandat de planification a été conduit, selon le même mode de collaboration que le précédent. Il a permis de coordonner les travaux d'études et de réalisation d'infrastructures découlant de la convention-cadre signée en décembre 2009 entre les CFF, les Cantons de Vaud et Genève ainsi que l'Office fédéral des transports (OFT) ; cette convention-cadre a permis la mise en place du programme de projets « Léman 2030 ».

Au terme des travaux, une brochure tout public, résumant les résultats de ce second mandat de planification, et citée par Madame la députée dans son interpellation, prévoyait effectivement plusieurs étapes successives de développement du RER Vaud, dont celle au cœur du réseau entre Cully et Cossonay.

Cette étape de développement de l'offre ferroviaire entre Cully et Cossonay, interviendra en décembre 2022. Un calendrier différent de celui annoncé dans les planifications, qui s'explique par le fait que toutes les infrastructures mentionnées ci-dessous doivent être en service pour permettre la circulation de quatre trains par heure sur ce tronçon :

- La transformation de la gare de Renens avec notamment l'élargissement des quais, la construction d'un nouveau passage sous-voies et la construction de la passerelle « Rayon Vert » : les principaux travaux ont été achevés en 2021.
- Un nouveau poste d'enclenchement à Lausanne, permettant de piloter les circulations de trains en gare de Lausanne, les appareils de voies et les installations de sécurité de la gare : sa mise en service a eu lieu en automne 2021.
- La construction de la 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens avec la réalisation d'un saut-de-mouton à Malley. Ce dernier ouvrage en pont permettra de séparer les circulations des trains à destination de Berne de ceux à destination du Valais : ces deux infrastructures seront disponibles à l'automne 2022.
- La transformation de la gare de Cully avec une voie centrale, permettant de faire rebrousser les trains en provenance de Grandson, dont la fin des travaux est imminente.

La gare de Cully, dont les travaux ont certes pris du retard consécutivement à la pandémie, n'est ainsi pas le seul élément d'infrastructure nécessaire à la mise en place d'une offre de quatre trains par heure au cœur du RER Vaud entre Cully et Cossonay. Celle-ci étant aussi conditionnée à la mise en service de la 4^{ème} voie Lausanne-Renens, elle ne pourra être effective qu'au changement d'horaire 2022. Le Conseil d'Etat a régulièrement fait part de son mécontentement lors de ses rencontres avec les CFF et l'OFT des retards pris pour réaliser les chantiers Léman 2030 indispensable au fonctionnement du nœud ferroviaire de Lausanne-Renens.

Par ailleurs, il est à noter que les importants travaux prévus en gare de Lausanne, qui seront réalisés dans les prochaines années, auront encore des conséquences sur la capacité du nœud ferroviaire de Lausanne – Renens, ainsi que sur les tronçons adjacents. S'il y aura bien 4 trains par heure entre Cully et Cossonay en décembre 2022, la répartition des trains voulue strictement toutes les 15 minutes par le Conseil d'Etat ne sera pas possible tant qu'une grande majorité des travaux de la gare de Lausanne ne seront pas terminés. Par analogie, les gares de Villette, Epesses, Rivaz et Saint-Saphorin ne pourront pas encore disposer d'une cadence à la demi-heure dès ce mois de décembre, bien qu'inscrite dans la référence de desserte attendue pour le RER Vaud du Plan Directeur cantonal (PDCn – Fiches A21), pour les mêmes raisons.

Le Conseil d'Etat s'engage, par un suivi minutieux des projets et dans un dialogue constant avec les CFF, pour offrir dès que possible les cadences planifiées et inscrites dans le PDCn. Mais le déploiement de ces sauts d'offres est tributaire des importants travaux d'infrastructures menés par les CFF sur le nœud ferroviaire de Lausanne et du partage de la capacité du réseau entre les différents trafics (voyageurs grandes lignes, régional et marchandises).

Réponses aux questions

1. Le Conseil d'État a-t-il agi afin de s'assurer du respect des délais annoncés en 2012 ?

De nombreuses actions, dont quelques-unes ont été décrites ci-dessus, ont été entreprises par le Conseil d'Etat pour offrir aux Vaudoises et aux Vaudois, une offre de transport performante et attractive sur le RER Vaud, qui constitue l'ossature principale du réseau de transport public vaudois.

La plupart des délais annoncés dans le document mentionné par l'interpellatrice issus de planifications établies entre 2010 et 2012, ont été tenus. Les temps de réalisation des projets ferroviaires sont longs et les embûches nombreuses. Le Conseil d'Etat s'est engagé, s'engage et s'engagera encore pour développer le RER Vaud à chaque fois que cela est nécessaire et opportun, pour offrir une desserte ferroviaire régionale d'excellente qualité et maintenir une dynamique positive en faveur de l'usage des transports publics.

Concernant la cadence de quatre trains par heure en gare de Cully, et comme expliqué dans le préambule, elle nécessite la réalisation de plusieurs infrastructures majeures, et pas seulement une gare de Cully adaptée en terminus. Comme ces infrastructures seront disponibles en fin d'année, la cadence de quatre trains par heure sera offerte partiellement dès décembre 2022. Partiellement, car l'offre comprendra 4 trains par heure avec une répartition encore imparfaite (départs de Cully chaque heure en semaine à xx:13, xx:18, xx:42, xx:50) en raison des travaux sur l'infrastructure autour du nœud de Lausanne-Renens.

Au sujet de la desserte toutes les 30 minutes de Villette et Epesses, souhaitée et attendue par le Conseil d'Etat, sa mise en service est dépendante des importants travaux dans le nœud ferroviaire de Lausanne-Renens qui devront être réalisés pour libérer de la capacité en ligne et permettre d'effectuer ces dessertes.

Le Conseil d'Etat a chargé la DGMR de mettre en œuvre l'offre planifiée dès que possible, mais reste tributaire du partage de la capacité disponible dans le réseau ferroviaire.

2. Quel est le pouvoir d'action et de décision du Conseil d'État dans la priorisation des projets CFF dans le Canton ?

Les nombreux décrets soumis au Grand Conseil lors de la dernière décennie témoignent du fort engagement du Conseil d'Etat pour le développement du RER Vaud. Lorsque des financements cantonaux ont été engagés, grâce au soutien du Grand Conseil, le Conseil d'Etat a pu agir sur la priorisation des projets et donc sur leur horizon de mise en œuvre : étapes Grandson en décembre 2015, Broye en décembre 2017 et Vallée de Joux en août 2022.

En revanche, le pouvoir d'action et de décision du Conseil d'Etat dans la priorisation des projets CFF est plus limité concernant l'offre au quart d'heure parfait entre Cully et Cossonay, étant donné qu'elle est dépendante de la mise à disposition d'infrastructures telles que la 4^{ème} voie Lausanne – Renens, le saut-de-mouton de Renens, etc., dont le financement est assuré uniquement par la Confédération. Il n'aura pas échappé cependant au Grand Conseil que le Conseil d'Etat se bat régulièrement pour que les projets des CFF ne prennent pas de retard, comme l'automne dernier lorsqu'il est intervenu énergiquement pour éviter un report du début des travaux de Lausanne.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 6 juillet 2022

La présidente :

Le chancelier :

Ch. Luisier Brodard

A. Buffat