



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Patrick Simonin et consorts au nom Regula Zellweger : Horaires CFF 2025, quelles conséquences sur notre réseau régional ? (23-INT_97)

Rappel

Le 5 mai dernier, les CFF ont communiqué leur concept de l'horaire 2025. Qualifié d'acrobatique ce concept, négocié avec les cantons de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), confirme cruellement le retard important des infrastructures en Suisse occidentale, tant dans les travaux de renouvellement que dans les projets de développement de ces infrastructures. En conséquence, dès le changement d'horaire de décembre 2024 :

- certains temps de parcours rallongés
- des relations directes supprimées
- des transbordements supplémentaires pour les voyageurs

et ceci pour une durée minimale de 10 ans.

Les grandes lignes de cette future toile d'araignée sont désormais posées, mais que va-t-il se passer en amont, en aval, de celles-ci ? Sur les réseaux régionaux vaudois ? Qui prennent en charge les voyageurs jusque vers/depuis les gares des CFF. Je pense particulièrement aux trains régionaux vaudois, pour lesquelles des montants importants ont été investis (et vont encore être investis) dans le renouvellement de leurs voies et la modernisation de leurs infrastructures. Ceci notamment pour augmenter les cadences et suivre le développement promis du réseau CFF.

Quelles conséquences va avoir l'implémentation de ces nouveaux horaires pour les compagnies ferroviaires vaudoises ? Car la planification antérieure dictée par les CFF a engendré la réalisation d'ouvrage complexe, de lieux de croisement par exemple, spécifiquement choisis pour atteindre les objectifs de l'étape d'aménagements 2035 des CFF.

Ces ouvrages ou lieux de croisements seront-ils toujours idéalement situés avec la situation transitoire d'horaires imposés par les CFF ou les compagnies vont-elles au-devant de situations inextricables pour maintenir des voyages attractifs pour leurs voyageurs. Dans le même ordre d'idée, des travaux déjà planifiés et financés, mais qui ne sont plus en adéquation avec le nouvel horaire, vont-ils devoir être remis en question ? Et occasionner des charges de travail supplémentaires dans les compagnies ? Ainsi que des reports de chantiers préjudiciables pour des prestataires ? Fondé sur ce qui précède, j'ai l'honneur de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. Suite à l'introduction de l'horaire CFF 2025, les prestations de l'offre en transports publics vont-elles également être péjorées au niveau des réseaux régionaux vaudois ?
2. Des risques que des ouvrages ou lieux de croisements nouvellement créés ne soient plus adaptés pour la durée de la période transitoire de minimum une dizaine d'années ont-ils été recensés ?
3. Quelle est la liste des travaux, déjà planifiés et financés, mais qui ne sont plus en adéquation avec le nouvel horaire, qui pourraient être remis en question ?
4. Des compagnies vont-elles au-devant de situations inextricables pour maintenir des voyages attractifs pour leurs voyageurs au point de devoir envisager de recourir à l'utilisation de bus en parallèle des voies ferroviaires ?

5. Si la réponse à la question 4 est affirmative, quel sera l'impact environnemental de ces substitutions sur les lignes concernées ?

6. Dans le cas probable où toutes les ressources et compétences de l'écosystème ferroviaire seront absorbées pour les grandes compagnies. Quels moyens sont mis en oeuvre par le Conseil d'Etat pour aider les entreprises vaudoises de transports publics à coordonner leurs efforts pour établir de nouveaux horaires attractifs, à contre-courant de la planification antérieure des CFF, ainsi que, le cas échéant, replanifier des travaux ?

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le changement d'horaires CFF prévu pour 2025 sera le plus important depuis Rail 2000 et implique en cascade l'adaptation de deux tiers des horaires des lignes régionales vaudoises de bus et de trains connectées aux gares CFF. Pour le Canton, en charge de planifier l'offre et de définir les horaires du trafic régional à cette échelle en collaboration avec les entreprises de transport public, la refonte horaire de près de 140 lignes bus et de trains dans constitue un véritable défi. Dans chaque région du canton, gare par gare, il s'agit en effet d'analyser l'ensemble des correspondances aux heures de pointe, en journée, le soir et le week-end, et de les adapter dans un contexte particulièrement complexe. En effet, l'horaire 2025 des CFF n'offre pas partout, comme c'est souvent le cas aujourd'hui, des nœuds de correspondance parfaits en gare. En d'autres termes, quand aujourd'hui 2 trains, par exemple l'un en provenance de Genève, l'autre en provenance de Lausanne, arrivent en gare de Coppet à la minute 00, il est plus simple d'offrir en connexion un train ou un bus pour l'ensemble des passagères et passagers quelques soit le lieu d'origine ou de destination sur le réseau CFF. A contrario, avec l'horaire 2025, le train en provenance de Genève arrivera avec un décalage de plusieurs minutes par rapport à celui en provenance de Lausanne, ce qui rend le nœud de correspondances imparfait. L'enjeu consiste alors à choisir la meilleure option de correspondances, en prenant en compte des facteurs tels que la demande, les coûts, les conséquences sur la chaîne de transport et l'exploitation. Dans les gares de correspondances, plusieurs scénarios possibles sont à analyser. A titre d'exemple : donner correspondance sur le 2^e train et faire attendre les passagères et passagers du 1^{er} train. Dans le cadre d'une correspondance entre le train et un bus, une option peut consister à offrir une correspondance sur les 2 trains, ceci en ajoutant du matériel roulant et des conducteurs sur la ligne de bus, moyennant des coûts supplémentaires conséquents.

Cet important travail d'analyse de l'ensemble des lignes de trains et de bus régionaux est en cours depuis le mois de septembre au sein de la Division management des transports de la Direction générale de la mobilité et des routes (/DGMR). Il va se poursuivre jusqu'en avril 2024 et les résultats seront communiqués dans le cadre de la consultation des horaires 2025 qui se déroulera en mai 2024. Dans ce cadre-là, le Canton, en collaboration avec l'ensemble des acteurs concernés (entreprises de transport, communes, associations régionales, écoles, etc.) met tout en œuvre pour trouver les meilleures solutions en tenant compte des contraintes d'exploitation et du cadre financier, afin de limiter les péjorations d'offre et de continuer à proposer aux Vaudoises et aux Vaudois une chaîne de transport la plus attractive possible.

Réponse aux questions

1. Suite à l'introduction de l'horaire CFF 2025, les prestations de l'offre en transports publics vont-elles également être péjorées au niveau des réseaux régionaux vaudois ?

Comme expliqué en préambule, les horaires des transports publics régionaux doivent être adaptés à une nouvelle situation, à savoir un horaire CFF 2025 qui offre moins de facilités que l'actuel en termes de correspondances. Le travail d'analyse est en cours au sein de la DGMR qui cherche, avec ses partenaires que sont les entreprises de transport public, les communes, les écoles, les meilleures solutions pour proposer les correspondances les plus favorables. Néanmoins, compte tenu des circonstances (décalages entre les trains, financements à disposition, infrastructures à disposition), il faudra compter avec des correspondances un peu plus longues dans certains cas, et des choix de correspondance adaptés par rapport à la situation actuelle.

Il faut relever par ailleurs que le nouvel horaire 2025 offre aussi des opportunités d'améliorations pour le RER Vaud, avec la possibilité que les trains de la Broye (lignes R8 et R9) atteignent Lausanne et même Allaman sans transbordement à Palézieux avec le train IR15 comme c'est le cas actuellement. Une liaison directe n'était attendue initialement qu'avec la fin des travaux à la gare de Lausanne, mais le nouveau système-horaire permet d'écouler ce trafic jusqu'à Lausanne.

2. Des risques que des ouvrages ou lieux de croisements nouvellement créés ne soient plus adaptés pour la durée de la période transitoire de minimum une dizaine d'années ont-ils été recensés ?

Le travail en cours au sein de la DGMR consiste à recalculer l'heure de départ ou d'arrivée des trains et bus régionaux sur la trame horaire 2025 des CFF. En l'état actuel des analyses, il semble qu'il soit possible de proposer des horaires régionaux en tenant compte des infrastructures existantes. Tout cela devra être confirmé au printemps prochain.

3. *Quelle est la liste des travaux, déjà planifiés et financés, mais qui ne sont plus en adéquation avec le nouvel horaire, qui pourraient être remis en question ?*

En l'état actuel des analyses, il n'y en a pas, l'approche choisie consistant à adapter les correspondances des trains régionaux à l'arrivée et au départ des trains CFF.

4. *Des compagnies vont-elles au-devant de situations inextricables pour maintenir des voyages attractifs pour leurs voyageurs au point de devoir envisager de recourir à l'utilisation de bus en parallèle des voies ferroviaires?*

Ceci est en cours d'analyse. Cela pourrait être le cas dans quelques situations particulières.

5. *Si la réponse à la question 4 est affirmative, quel sera l'impact environnemental de ces substitutions sur les lignes concernées ?*

A ce stade du travail de préparation des futurs horaires régionaux, il n'est pas possible de répondre à cette question

6. *Dans le cas probable où toutes les ressources et compétences de l'écosystème ferroviaire seront absorbées pour les grandes compagnies. Quels moyens sont mis en oeuvre par le Conseil d'Etat pour aider les entreprises vaudoises de transports publics à coordonner leurs efforts pour établir de nouveaux horaires attractifs, à contrecourant de la planification antérieure des CFF, ainsi que, le cas échéant, replanifier des travaux ?*

La planification des horaires régionaux est en cours. Elle est assurée par le Canton, par les ressources humaines de la division Management des transports de la DGMR, en étroite collaboration avec les directions des entreprises de transport public vaudoises. A ce jour, aucune replanification de travaux n'est identifiée.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 24 janvier 2024.

La présidente :

Le chancelier a.i. :

Christelle Luisier Brodard

François Vodoz