

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

à l'interpellation Philippe Modoux - Le train des Vignes ne doit-il pas favoriser le trafic des voyageurs avant le transport des marchandises ?

Rappel de l'interpellation

Renforcer l'offre touristique et le service voyageurs

Le train des Vignes, qui serpente dans les côtes de Lavaux, a une vocation touristique et de transport de personnes. De nombreux voyageurs l'empruntent quotidiennement afin d'admirer le superbe vignoble inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco, mais aussi pour se rendre à leur travail. Ce train, qui circule sur une voie unique, traverse plusieurs communes et passe à proximité immédiate de zones résidentielles.

L'offre touristique et du trafic de voyageurs se doit d'être développée et les possibilités dans ce domaine sont nombreuses. Un prolongement de la ligne jusqu'à Montreux, d'une part, et Palézieux, d'autre part, permettrait des correspondances aisées tant sur la ligne Intercity Lausanne-Berne à Palézieux qu'avec le Goldenpass Panoramic et les trains Intercity Lausanne-Brigue à Montreux. L'attractivité de ce train tant pour les touristes que pour les pendulaires en sortirait renforcée. Le gain de temps du parcours entre Montreux et Berne serait de dix à quinze minutes environ.

Eviter les perturbations environnementales du transport de marchandises

Depuis un certain temps, cette ligne est utilisée pour le transport de marchandises et régulièrement trois trains de marchandises l'empruntent chaque nuit. Ces convois, lourds et très bruyants, passent vers 20h30, 23h00 et 4h00 du matin.

La configuration de la ligne pose certains problèmes environnementaux et sécuritaires. D'une part, elle traverse les vignobles de Lavaux, inscrits au Patrimoine mondial de l'Unesco ; de ce fait, il serait dommageable pour cette belle région de subir une pollution d'un train de marchandises. D'autre part, cette ligne passe à proximité immédiate de zones résidentielles tranquilles, notamment dans les villages de Corseaux et de Chexbres en nuisant de ce fait à la tranquillité des lieux. Les vibrations des trains de marchandises se sentent de loin et de nombreux résidents sont réveillés en pleine nuit par le passage de trains à quelques mètres, seulement, de certaines habitations.

Cette ligne a été exploitée depuis sa mise en service en 1904 par les CFF, bien que le principal actionnaire de la ligne était la ville de Vevey. À l'heure où cette dernière vend ses actions aux CFF, il est important d'obtenir des réponses de la part du Conseil d'Etat sur des questions légitimes.

Questions au Conseil d'Etat:

- 1. Y-a-t-il eu un changement d'affectation, ou d'utilisation, de cette ligne ferroviaire du transport de personnes vers les transports de marchandises par une mise à l'enquête informant du changement d'affectation ?*
- 2. La situation environnementale et sécuritaire du vignoble de Lavaux ainsi que des habitants concernés par ce trajet est-elle assurée ? Quelles mesures ont été prises ?*
- 3. Comment les risques de pollution du vignoble, notamment face aux hydrocarbures, ont-ils été évalués ? Quelles matières dangereuses sont transportées sur cette ligne ?*
- 4. Alors qu'un train de marchandises par nuit parcourait cette ligne par le passé, il y en a trois à quatre passages durant la nuit. Combien y en aura-t-il lorsque les CFF posséderont toutes les actions de la ligne ?*
- 5. Quelles sont les chances de voir la réalisation d'une liaison directe entre Montreux, Vevey, Puidoux et Palézieux, en utilisant la ligne du train des Vignes ?*
- 6. Que compte faire le canton pour améliorer la sécurité des passages non gardés le long de la ligne, en particulier pendant le passage des trains de marchandises la nuit ?*

Ne souhaite pas développer.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

En préambule, le Conseil d'Etat rappelle les évolutions récentes de la législation fédérale concernant les chemins de fer qui donnent le contexte des réponses aux questions (sources : législation fédérale site de l'Office fédéral des transports).

"En Suisse ainsi qu'en Europe, la réforme des chemins de fer est un processus en constante évolution. Les réformes ont pour but d'augmenter l'efficacité, de permettre la concurrence et, enfin, d'accroître les parts de marché du rail par rapport à la route.

...

La réforme permanente des chemins de fer comprend les étapes suivantes :

- *La révision, en 1996, de la loi sur les chemins de fer a rendu le financement du trafic régional transparent. Le principe de la commande et la possibilité de mettre au concours des prestations dudit trafic ont été introduits.*
- *La réforme des chemins de fer 1 a mené à la séparation comptable et organisationnelle des domaines du trafic et de l'infrastructure. On a créé les bases de l'accès au réseau, ce qui a surtout induit la libéralisation du transport de marchandises. Les CFF ont été privatisés, devenant une société anonyme par loi spéciale.*
- *La réforme des chemins de fer 2 visait à réorganiser et à harmoniser le financement de l'infrastructure. Elle devait également porter sur la révision des services de sécurité, la garantie du libre accès au réseau, l'égalité de traitement des entreprises de transport et adapter les réformes précédentes. Le Parlement a rejeté la réforme des chemins de fer 2 en 2005 en chargeant le Conseil fédéral de la lui présenter en plusieurs étapes. Celles-ci sont actuellement en cours."*

Il résulte de cette évolution du cadre légal la distinction entre la fonction de "gestionnaire de l'infrastructure" d'une part et "d'opérateur de transport", que ce soit dans le secteur du trafic des voyageurs ou du trafic des marchandises, d'autre part. Le gestionnaire de l'infrastructure doit accorder le libre-accès au réseau ferroviaire à tout opérateur de transport. Les règles sont précisées dans l'Ordonnance fédérale sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF RS 742.122) du 25 novembre 1998.

Les CFF par leur Division Infrastructure (ci-après : CFF Infrastructure) exploitent l'infrastructure de la ligne Vevey-Chexbres. Depuis sa mise en service en 1904, la ligne a en effet été affermée aux CFF par la société anonyme du Vevey-Chexbres. Le contrat d'affermage en vigueur porte jusqu'à l'échéance de la concession en 2028. Les CFF ont engagé une procédure de rachat - à la valeur nominale des actions - pour l'entier du capital-actions de la société du Vevey-Chexbres. Le Conseil d'Etat soumettra prochainement au Grand Conseil un projet de décret pour la vente des actions détenues par l'Etat (590 actions de 2^{ème} classe à CHF 400.-, soit un total de CHF 236'000.-). Le Conseil communal de la Ville de Vevey, qui est le principal actionnaire, a accepté le 7 octobre 2010 de céder aux CFF les 1'003 actions que la commune détient. A terme, la société du Vevey-Chexbres sera absorbée par les CFF avec le transfert aux CFF des prêts accordés par les pouvoirs publics.

Le trafic régional est assuré par la Division Voyageurs des CFF, dans le cadre de mandats de prestations passés avec la Confédération et le canton qui indemnisent les CFF pour les coûts non couverts.

Selon les principes du libre-accès au réseau ferroviaire, CFF Infrastructure doit permettre d'emprunter la ligne à tout opérateur de trafic marchandises, que ce soit CFF Cargo, la filiale des CFF, ou tout autre tiers, en leur attribuant les "sillons" disponibles en application de l'OARF.

Enfin, le Conseil d'Etat relève que la plupart des questions posées ne relèvent pas de sa compétence, mais de celle des autorités fédérales qui ont la charge de la surveillance de la sécurité des chemins de fer. Les réponses aux questions sont établies après consultation des CFF.

Réponses aux questions

1. Y-a-t-il eu un changement d'affectation, ou d'utilisation, de cette ligne ferroviaire du transport de personnes vers les transports de marchandises par une mise à l'enquête informant du changement d'affectation ?

Il n'y a eu aucun changement d'affectation de la ligne Vevey-Chexbres qui est ouverte à tous les trafics voyageurs et marchandises dans les limites de la législation fédérale, des principes du libre-accès au réseau ferroviaire mentionnés en préambule et enfin de la concession octroyée par la Confédération.

La ligne reste toutefois une ligne principalement empruntée par les trains du trafic régional des voyageurs entre Vevey et Chexbres.

2. La situation environnementale et sécuritaire du vignoble de Lavaux ainsi que des habitants concernés par ce trajet est-elle assurée ? Quelles mesures ont été prises ?

Les standards de sécurité des chemins de fer concernant les risques pour les personnes et l'environnement, sont réglés dans les lois fédérales et ordonnances y relatives. Ils s'appliquent à la ligne Vevey - Chexbres de la même manière que sur l'ensemble du réseau ferré suisse. CFF Infrastructure doit prouver qu'il respecte les lois et ordonnances concernant la

sécurité de l'infrastructure. De même, les opérateurs en trafic voyageurs et marchandises sont également soumis à la surveillance fédérale. CFF Infrastructure et les opérateurs de transport sont périodiquement audités par l'autorité de surveillance, l'Office fédéral des transports (OFT).

Les mesures permettant d'atteindre les standards de sécurité sont définies par lignes et nœuds (gares) selon le type de risque. Elles sont contrôlées par l'OFT, notamment dans le cadre de procédures d'approbation des plans. L'objectif prioritaire est d'éviter que, en cas de déraillement d'un train, les personnes et l'environnement soient mis en danger.

L'exploitant de l'infrastructure et l'entreprise de transport doivent démontrer à l'OFT que tant la ligne (voies, ponts, tunnels et murs de protection) que le matériel roulant sont maintenus dans un état qui garantit que les trains ne pourront pas dérailler à cause de manquements techniques aux voies ou aux véhicules.

3. Comment les risques de pollution du vignoble, notamment face aux hydrocarbures, ont-ils été évalués ? Quelles matières dangereuses sont transportées sur cette ligne ?

En juin 2010 les CFF ont indiqué à l'OFT qu'une quantité insignifiante de marchandises désignées en tant que dangereuses selon l'ordonnance sur les accidents majeurs circulaient sur la ligne Vevey-Chexbres. 12 trains par mois circulent avec 20 à 40 wagons citernes vides sur cette ligne.

Il n'existe aucune limitation concernant cette ligne. CFF Infrastructure doit, dans le cadre de l'accès au réseau, proposer les tronçons les plus courts et les moins onéreux à l'entreprise de transport. C'est pour cette raison que ce tronçon est également parcouru par des trains marchandises.

4. Alors qu'un train de marchandises par nuit parcourait cette ligne par le passé, il y en a trois à quatre passages durant la nuit. Combien y en aura-t-il lorsque les CFF posséderont toutes les actions de la ligne ?

La reprise de la compagnie par les CFF n'a aucune incidence sur son exploitation. Dans le cas des trains marchandises qui vont en direction du Chablais et du Valais, la logique est de faire parcourir aux trains marchandises les itinéraires les plus courts en l'occurrence via la ligne du Vevey-Chexbres, plutôt que d'aller à Lausanne, puis de devoir manœuvrer la locomotive en gare de Lausanne pour repartir dans l'autre sens vers le Valais.

Il convient néanmoins de relever que le principal axe marchandises reliant la Suisse alémanique et la Suisse romande est la ligne du Pied du Jura qui débouche directement sur la gare de triage de Denges. Cette ligne ainsi que celle du Simplon présentent un profil beaucoup plus favorable pour des trains marchandises. Elles présentent des pentes et des rampes plus faibles que la ligne de Berne ou celle du Vevey-Chexbres qui limitent le tonnage transporté par train.

5. Quelles sont les chances de voir la réalisation d'une liaison directe entre Montreux, Vevey, Puidoux et Palézieux, en utilisant la ligne du train des Vignes ?

Dans le cadre du mandat de planification entre les CFF et le canton de Vaud d'une part et de la réalisation du futur RER Fribourgeois d'autre part, des réflexions sont en cours pour relier les communes de la Riviera directement à Palézieux, voire même au-delà jusqu'à Romont.

Si d'un point de vue de l'exploitation cela peut sembler a priori relativement facile à réaliser, il n'en est pas de même du point de vue des infrastructures.

En effet, une telle liaison suppose des aménagements importants notamment en gare de Puidoux et le long de la ligne entre Palézieux et Puidoux.

Il conviendra également de vérifier la disponibilité de sillons entre Vevey et Villeneuve. En effet, le nombre de liaisons en trafic des voyageurs CFF Grandes Lignes doit à terme doubler sur la ligne du Simplon entre Lausanne et Martigny notamment avec l'introduction progressive de trains RegioExpress (RE) à deux étages circulant chaque demi-heure.

Pour introduire ces trains à deux étages, CFF Infrastructure devra au préalable augmenter le gabarit des tunnels entre Lausanne et Viège. Une première étape est prévue pour décembre 2012, de manière à prolonger chaque heure jusqu'à Vevey un RE Genève–Lausanne.

Il convient également d'examiner si une telle liaison régionale entre la Riviera et Palézieux répond effectivement à une demande et permet de gagner réellement du temps à destination de Berne par rapport aux prestations assurées chaque demi-heure via Lausanne par les trains du trafic CFF Grandes lignes. Il faut en effet tenir compte des temps de transbordements et du caractère régional de ce service qui en principe devrait desservir toutes les haltes entre la Riviera et Palézieux.

6. Que compte faire le canton pour améliorer la sécurité des passages non gardés le long de la ligne, en particulier pendant le passage des trains de marchandises la nuit ?

CFF Infrastructure est responsable d'assainir les passages à niveau en collaboration avec les propriétaires des routes ou des dessertes concernées. La législation fédérale fixe une échéance à fin 2014 pour mettre en oeuvre les mesures d'assainissement nécessaires.

On compte 26 passages à niveaux le long de cette ligne, dont deux concernant des routes principales qui sont déjà protégés

par des barrières. Les autres 24 concernent des dévestitures rurales ou des passages à niveaux pour piétons et sont équipés de croix de St-André.

Selon les indications de CFF Infrastructure, du point de vue de la législation ferroviaire, la sécurité est conforme à ces passages à niveaux à faible trafic. Une élévation du standard de sécurité aux passages à niveaux équipés de croix de St-André, notamment l'équipement avec une installation de signaux à feux clignotants, pourrait effectivement améliorer la sécurité sur ces passages, en particulier la nuit. Il s'agit d'investissements importants compte tenu du faible trafic, qui doivent être partagés par le chemin de fer et le propriétaire de la route.

La mesure la plus efficace, présentant le meilleur rapport coût / utilité, pour améliorer la sécurité sur ces passages à faible trafic est de les supprimer et de réorganiser les dessertes en les raccordant sur des franchissements dénivelés ou protégés par des barrières. De tels aménagements doivent être négociés entre les parties.

De son côté, le Conseil d'Etat et les services concernés de l'administration apportent leur entier soutien aux entreprises ferroviaires dans le cadre de procédures d'approbation de plans liées à la suppression des passages à niveau et à une réorganisation des dessertes.

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

Le président :

Pascal Broulis

Le chancelier :

Vincent Grandjean