

Madame la Conseillère fédérale
Doris Leuthard
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Réf. : MFP/15023082

Lausanne, le 12 janvier 2018

Procédure de consultation fédérale - Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35)

Madame la Conseillère fédérale,

Vous avez soumis au Canton de Vaud le projet d'étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire. Le Conseil d'Etat vous en remercie et a pris connaissance du dossier avec une grande attention, convaincu que le développement ambitieux de nos réseaux de chemin de fer est un facteur de compétitivité et de prospérité pour le pays dans son ensemble et en particulier pour notre région en pleine croissance. Il a l'honneur de vous faire part ci-après de ses commentaires principaux. Les réponses au questionnaire figurent en annexe.

En préambule, le Conseil d'Etat rappelle l'importance de planifier les évolutions de l'infrastructure en veillant à l'équilibre des investissements sur le plan national. Les projets validés dans le cadre du paquet Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) ont permis d'entamer le nécessaire rattrapage en faveur de l'ouest du pays. Les chiffres de l'Office fédéral de la statistique en 2015 attestent, dans le canton de Vaud, d'une progression importante de l'utilisation des transports publics et confirment donc les besoins. L'étape d'aménagement 2030/35 vise à répartir les investissements dans toute la Suisse, pour encourager ce report modal et absorber la croissance de la demande.

Le Canton de Vaud soutient donc pleinement la demande de la Conférence des transports de Suisse occidentale de se voir allouer une part correspondant à environ 40% du total, à fortiori si la variante retenue est l'EA 2035 avec pour effet de placer en 2040 la prochaine échéance pour la réalisation de nouveaux projets. Le Conseil d'Etat vaudois défend donc également l'augmentation de l'enveloppe à disposition pour viser un ordre de grandeur de 13 milliards. Dans tous les cas, en vue de l'étape 2040 et des suivantes, le préfinancement d'études doit être rendu possible, moyennant une vérification de la compatibilité ascendante. Toutes les lignes sont concernées, et parmi elles notamment celle du Plateau entre Lausanne et Berne, sur laquelle des retards se sont accumulés par rapport aux engagements pris dans le cadre de Rail 2000.

Lausanne – Genève et ligne du Pied-du-Jura

Le Canton de Vaud se félicite des améliorations prévues entre Lausanne et Genève ainsi que sur la ligne du Pied-du-Jura dans chacune des deux variantes. L'objectif d'offre doit être celui de faire circuler dix trains par heure entre Genève et Lausanne conformément à ce que propose la variante d'étape d'aménagement 2030, un éventuel train empruntant le contournement (Genève – Pied-du-Jura) devant venir en sus.

L'introduction de rames à deux niveaux sur les trains circulant depuis Zurich sur la ligne du Pied-du-Jura vers Lausanne et Genève (puis Genève-Aéroport) est soutenue de longue date par le Canton de Vaud et permet de répondre presque entièrement à la surcharge prévisible.

La cadence au quart d'heure des RegioExpress entre Genève et Lausanne, prévue dans les deux variantes, est à saluer. Hormis l'augmentation générale de capacité qu'elle génère, elle permet aussi d'améliorer la desserte de Renens, porte d'entrée vers l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne et l'Université de Lausanne.

Il n'est cependant, à ce stade, pas démontré suffisamment que les mesures d'infrastructures prévues permettent de concilier, sur la ligne du Pied-du-Jura, la circulation des trains grandes lignes prévus avec celle du trafic marchandises, appelé à augmenter, du trafic régional, en pleine expansion, et du trafic international. Nous souhaitons des assurances plus précises sur ce point.

Enfin, nous souhaitons vivement la réintégration des mesures d'infrastructures soutenues par notre région sur la branche Genève – La Plaine du futur RER Léman Express. Il est impératif que ce réseau transfrontalier appelé à jouer un rôle structurant pour la mobilité de toute l'agglomération soit en mesure, à l'horizon 2030/2035, de satisfaire la demande prévue dans une zone en plein développement.

Lausanne – Brigue (ligne du Simplon)

Le prolongement vers St-Maurice de deux RegioExpress par heure en provenance de Genève, qui doit avoir lieu dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025 déjà, est confirmé. Nous insistons sur la nécessité de garantir cette cadence toute la journée, de même que pour les InterRegio. L'importante augmentation de la population du Chablais le rend indispensable. Le Conseil d'Etat demande donc que soient examinées les éventuelles mesures d'infrastructures nécessaires pour mettre en place l'offre souhaitée, en accommodant la circulation des trains internationaux sans effet négatif sur le trafic régional, ou la desserte de certaines gares.

Lausanne – Berne (ligne du Plateau) et ligne de la Broye

Conformément aux engagements pris dans le cadre du programme ZEB, la circulation d'un troisième train entre Lausanne et Berne doit être prévue déjà à l'horizon 2025 (correction en cours de l'image de référence sur notre demande). Ce troisième train doit être l'un des RegioExpress de Genève et desservir Palézieux, Romont, Fribourg et Berne. Le fait que cette liaison ne soit comprise dans aucune des deux variantes présentées est inacceptable pour le Canton de Vaud.

Par ailleurs, le prolongement d'un RegioExpress en direction de Payerne et Morat est impératif pour améliorer la desserte de la Broye. Nous maintenons notre position selon laquelle sa mise en place à l'horizon 2025 déjà doit être examinée de près.

Compagnies de chemin de fer privées

Le Conseil d'Etat salue la densification de l'offre prévue par les deux variantes entre Lausanne et Echallens. La ligne Lausanne – Echallens – Bercher est ainsi appelée à devenir véritablement l'une des branches du RER Vaud. Les améliorations planifiées entre Orbe et Lausanne et entre Yverdon-les-Bains et Valleyres sont également bienvenues, de même que le développement ciblé de la capacité pour le transport de marchandises sur la ligne Bière – Apples – Morges.

En revanche, le Conseil d'Etat demande le réexamen du prolongement de la ligne de l'Aigle – Leysin jusqu'au centre du village, ainsi que de l'amélioration sur la ligne de l'Aigle – Le Sépey – Les Diablerets en vue d'y faire circuler un train accéléré. Ces perspectives s'inscrivent notamment dans le cadre d'une transition du tourisme de montagne vers une meilleure durabilité, en conformité avec la stratégie touristique de la Confédération publiée le 15 novembre de cette année.

Fonctionnement de l'horaire

La modification de la répartition des trains entre Berne et Zurich dans le cadre de la variante EA 2035 aurait pour conséquence un changement fondamental du fonctionnement des nœuds de correspondance de Berne et Lausanne. Le Conseil d'Etat tient notamment à ce que le cadencement strict des trains (un train toutes les quinze ou toutes les trente minutes) soit la règle entre Genève et Lausanne mais également sur les autres lignes.

Conclusion

Le Conseil d'Etat se réjouit d'avoir pu, jusqu'ici, compter sur la grande ouverture et sur la volonté de dialogue du Département. Il souhaite pouvoir être associé, par l'entremise de contacts techniques mais également d'un suivi politique, aux étapes qui conduiront de l'analyse des résultats de la consultation à la présentation d'un projet définitif.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de nos salutations distinguées.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE

LE CHANCELIER



Nuria Gorrite



Vincent Grandjean

Annexe

- Réponse au questionnaire

Copies

- OAE
- DGMR
- CTSO
- CTP