

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à la détermination André Marendaz
suite à la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation André Marendaz et consorts –
Trains de nuit franco-italiens au travers de la Suisse. Trains fantômes ! (11_INT_487_2)**

Rappel de la détermination

Le Grand Conseil invite le Conseil d'Etat à entreprendre toutes les démarches utiles auprès des CFF et des instances fédérales concernées pour officialiser les arrêts commerciaux des trains de nuit de Paris à Rome dans les gares de Vallorbe et Lausanne, et surtout d'améliorer la qualité des services et du matériel roulant afin de répondre aux attentes d'une fidèle clientèle.

(Signé) André Marendaz

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, il convient de rappeler que la définition de l'offre en transport ferroviaire international relève de la Confédération et des entreprises concernées. Dans le cadre des échanges constants que l'Etat de Vaud entretient avec les instances fédérales et les transporteurs, le développement et la qualité de l'offre ferroviaire sur le territoire cantonal et national sont régulièrement abordés, y compris concernant les lignes internationales.

S'agissant de l'offre ferroviaire de nuit vers les pays étrangers, le Conseil fédéral a eu l'occasion de préciser sa vision à plusieurs reprises ces dernières années, notamment en réponse à deux interpellations de Mme la Conseillère nationale Aline Trede (Verts) en 2013 (« 13.3338 – Interpellation « Liaisons ferroviaires nocturnes de la Suisse vers l'étranger. Que veut le Conseil fédéral ? ») et en 2015 (« 15.3178 – Interpellation « Suppression des trains de nuit et politique climatique »).

Le Conseil fédéral considère ainsi que la structuration de cette offre relève de la responsabilité des entreprises de transport, lesquelles ont mis de plus en plus sur des liaisons en journée et de moins en moins sur les trains de nuit. Les principaux facteurs évoqués ont trait à plusieurs éléments, notamment la baisse de la fréquentation des trains de nuit par la clientèle, l'amélioration de l'offre de jour (réduction des temps de parcours, accélération des trains, confort accru) et la modification du comportement des voyageurs en matière de déplacements, en particulier via le recours croissant aux prestations des compagnies aériennes dites « low-cost » pour rejoindre les capitales et villes européennes. Durant la dernière décennie, les CFF considéraient alors qu'ils ne pouvaient pas exploiter de manière rentable des trains de nuit pour ces destinations. Fort de ces constats, l'exécutif fédéral n'entendait pas contraindre les CFF, via la stratégie du propriétaire, à exploiter des lignes de train de nuit, lesquelles relèvent de la responsabilité entrepreneuriale des CFF.

Comme le résume le Conseil fédéral dans son Rapport du 18 octobre 2017 sur le transport international de voyageurs (train/autocar) en réponse à plusieurs postulats : « le trafic de nuit affiche un recul continu depuis plusieurs années, car les liaisons en journée et la concurrence du trafic aérien sont devenues de plus en plus attrayantes. Différents chemins de fer, dont les CFF, n'exploitent plus de trains de nuit. Si l'on craignait, au début, la suppression totale du trafic de nuit en Europe occidentale et centrale, les chemins de fer fédéraux autrichiens ont repris une partie de l'offre de la Deutsche Bahn en l'adaptant aux nouvelles circonstances » (voir p. 9).

Dans le cadre de la politique des transports menée par la Confédération, la priorité est ainsi donnée à des liaisons diurnes avec des temps de parcours accélérés pour relier de manière rapide les capitales des pays limitrophes. C'est dans cette perspective que la Confédération participe au programme de « raccordement aux lignes à grande vitesse » (R-LGV) de ses voisins européens et que des accords ont été passés avec les pays concernés visant à favoriser ce type de liaison. Le Fonds pour les transports publics (FTP) a permis de financer des projets tels que l'augmentation de la puissance électrique dans le Jura (Dôle – Vallorbe), la mise au gabarit pour les TGV à deux niveaux (profil 2N2) entre Dôle et Lausanne ou la réouverture de la ligne du Haut-Bugey (Genève – Paris).

S'agissant spécifiquement de l'offre ferroviaire vers l'Italie, il apparaît aussi que la situation a évolué depuis le dépôt de la détermination à fin 2011.

Concernant les trains de nuit, la société Artesia (filiale de la SNCF et de Trenitalia), à laquelle l'interpellation Marendaz (11_INT_487) se référait alors, opérait certes des liaisons nocturnes depuis Paris vers l'Italie (Venise, Florence et Rome) avec des arrêts techniques sur le territoire cantonal. Toutefois, l'exploitation de la ligne a cessé à la fin 2011 suite à des difficultés de gestion ayant entraîné la dissolution de la société Artesia.

A l'heure actuelle, seule la compagnie privée Thello propose une liaison nocturne Paris-Venise (départ à 19h15 depuis Paris Gare de Lyon, arrivée à Venise à 9h25, selon l'horaire valable à partir de novembre 2019), le trafic sur cette ligne ayant cependant été suspendu en raison de la crise sanitaire liée au coronavirus (état en mars 2021). En situation dite « normale », plusieurs arrêts techniques ont lieu sur le territoire suisse, notamment à Vallorbe et à Brigue pour des raisons d'exploitation. S'agissant d'arrêts purement techniques, ceux-ci n'ont pas nécessairement lieu à quai des gares, raison pour laquelle il n'existe pas d'arrêt commercial, par exemple pour la clientèle suisse. De plus et à notre connaissance, ladite société ne prévoit pas de proposer une offre commerciale avec des arrêts en Suisse, aucune demande d'autorisation en ce sens n'ayant été formulée auprès de l'Office fédéral des transports (OFT).

Pour le reste, l'offre des CFF pour la Suisse romande vers l'Italie se présentait comme suit (offre valable avant la pandémie de COVID-19) :

- 4 liaisons directes Eurocity au départ de Lausanne pour Milan (6h18, 8h18, 14h18, 19h18) pour un trajet d'une durée de 3h19, dont une liaison directe pour Venise (départ à 8h18 de Lausanne) pour un trajet d'une durée totale de 6h22 ;
- des liaisons supplémentaires au départ de Lausanne avec un transbordement à Brig et Milan pour rejoindre ensuite Florence, Venise ou Rome avec la Freccia Rossa, pour un trajet d'une durée totale de 5h41, 6h22 ou 6h37 respectivement.

Toutefois, en raison de la crise sanitaire et des restrictions en vigueur, cette offre s'avère considérablement restreinte pour l'heure (état en mars 2021).

Le Conseil d'Etat constate ainsi que l'offre ferroviaire diurne des CFF vers l'Italie a connu des développements plutôt positifs ces dernières années, cela tant sur le plan quantitatif que qualitatif. A l'avenir, il s'agira bien évidemment de poursuivre les efforts dans cette direction.

S'agissant du trafic nocturne, le Conseil d'Etat prend acte des orientations actuelles du Conseil fédéral. Il observe cependant que la tendance décrite à la suppression des trains de nuit ne paraît plus aussi irrémédiable que prévu. Durant les années 2019 et 2020, le Conseil d'Etat a, à plusieurs reprises, traité de la thématique des trains de nuit avec la haute direction de CFF pour évoquer l'évolution possible d'un réseau de nuit européen dans le contexte de l'urgence climatique. Depuis ces échanges, les CFF ont annoncé en septembre 2020 avoir signé une déclaration d'intention avec les chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB). La déclaration porte sur l'extension du réseau « Nightjet » au départ de la Suisse sur 10 lignes desservant 25 destinations à l'horizon 2024. Il sera notamment possible depuis la Suisse de relier Amsterdam, Rome, Barcelone. Le Conseil d'Etat salue cette volonté des CFF de développer cette nouvelle offre de trains de nuit au départ de la Suisse et soutient fortement cette démarche. Si pour l'instant le Canton est principalement concerné par le retour d'une liaison entre Zurich et Barcelone, avec arrêt à Lausanne, le gouvernement ne manquera de suggérer d'étudier dans une seconde étape le retour d'un Genève-Rome.

Les débats consécutifs aux mobilisations sur le réchauffement climatique vont certainement accélérer la réintroduction des trains de nuits ces prochaines années comme une alternative durable et respectueuse de l'environnement pour les déplacements à longue distance en Europe. Par ailleurs, au début du mois de décembre 2020, les ministres des transports de l'Autriche, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse se sont accordés pour une promotion renforcée des trains de nuit et des trains grandes lignes au travers du projet « Trans-Euro-Express ». Les entreprises ferroviaires nationales de chacun des pays poursuivent le renforcement des collaborations pour concrétiser ce projet. Le Conseil d'Etat constate cependant avec crainte que toutes les liaisons concrètes présentées pour l'instant dans le cadre de ce projet TEE contournent la Suisse.

Enfin, le Conseil d'Etat souhaite rappeler la mesure B21 (Réseaux de transports nationaux et internationaux) du Plan directeur cantonal (PDCn) qui vise à assurer que les Vaudois-e-s disposent d'excellentes liaisons ferroviaires vers les aéroports suisses (Genève, Zurich et Bâle) ainsi que les aéroports des pays voisins (Milan et Lyon). Cette mesure met aussi en lumière l'importance pour le canton de Vaud de disposer d'accès performants au réseau TGV par les 4 axes : Paris – Lausanne / Neuchâtel – Berne, Paris – Genève, Paris – Bâle – Zurich, ainsi que la connexion de la ligne nouvellement ouverte Bienne – Belfort sur la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Plus généralement, le Conseil d'Etat réitère son engagement déterminé, depuis plusieurs années, tant auprès des autorités de la Confédération que des CFF, en faveur d'un développement accru du réseau ferroviaire cantonal, régional, national et international ainsi que d'une amélioration continue de la qualité des services et du matériel roulant, avec pour objectif de répondre de la meilleure manière possible aux besoins et aux attentes de la population vaudoise.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat considère que les suites utiles ont été données à la présente détermination.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 avril 2021.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean