

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Aurélien Clerc: Quels projets pour améliorer la mobilité dans le Chablais ?
(24_INT_41)

Rappel de l'interpellation

Même si l'évolution du transport individuel motorisé ne suit pas la courbe de l'augmentation de la population, nous n'en sommes toutefois pas encore à voir diminuer le nombre de véhicules/jour sur les axes reliant l'Est vaudois au reste du canton. Ce phénomène s'accroît évidemment encore durant l'hiver par une mobilité individuelle indispensable pour rejoindre les régions périphériques et les vallées alpines Vaudoises et Valaisannes. Avec le développement du tourisme quatre saisons, ce phénomène s'amplifiera durant toute l'année.

La desserte en transports publics du district d'Aigle, pour le secteur de la plaine du moins, est maintenant performante et des projets tels que la prolongation de la ligne de train Aigle/Leysin jusqu'au départ du télécabine de la Berneuse ou celle Aigle/les Diablerets, permettra de rendre ce mode de transport plus efficient. Aujourd'hui, lorsque l'autoroute A9 est saturée, le trafic se reporte sur les axes secondaires ou même dans certains villages chablaisiens, ce qui perturbe la mobilité dans le chablais et occasionne des nuisances pour les habitants.

Plus de 20 ans nous sépare désormais des travaux du tunnel de Glion, la fermeture d'un tube nous avait fait prendre conscience du goulet d'étranglement qu'il y a vers Villeneuve avec un passage d'une autoroute, d'une route principale et de la voie ferrée, entre lac et montagne, sur une largeur de 500m. Des parlementaires fédéraux avaient d'ailleurs, avant les travaux, interpellés le conseil fédéral sur la possibilité d'un 3ème tube du tunnel de Glion.

Sachant que certains projets sont planifiés pour une vision à 20 ou 30 ans et au vu de ce qui précède, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *Quels sont les différents projets, soutenus par l'Etat, à court, moyen et long terme de développement des transports publics pour rejoindre les alpes vaudoises ?*
- *Le Conseil d'Etat a-t-il une réponse concrète de solutions à envisager et à planifier, destinées à réduire l'impact du goulet d'étranglement que représente le secteur de Villeneuve, tant sur le plan topographique, ferroviaire que routier ?*
- *Le Conseil d'Etat a-t-il une solution à court terme pour éviter le report du trafic sur les axes secondaires lorsque l'A9 est saturée ?*
- *Bien que ce soit de compétence fédérale, un troisième tube autoroutier pourrait-il être une option à envisager dans la planification future d'un réseau de mobilité de plus en plus dense ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

La politique de mobilité cantonale se fonde sur une utilisation complémentaire des modes de transport et vise à la fois l'efficacité du système de mobilité et la réduction des émissions de gaz à effet de serre conformément aux engagements du Conseil d'Etat dans son Programme de législature et son Plan climat. Dans cette perspective, ce dernier soutient en premier lieu le report modal, c'est-à-dire le recours aux transports publics, très capacitaires, et aux modes actifs, peu gourmands en espace, ce qui - en plus d'être favorable à l'environnement, à la qualité de vie et bénéfique à la santé - permet globalement de fluidifier l'accès aux villes et pôles d'importance et de réduire la congestion. Ce transfert modal doit être soutenu par un développement de l'infrastructure ferroviaire telle que le Conseil d'Etat l'ambitionne dans sa stratégie Vision 2050.

En plus du report modal, dans le cadre d'une transition socialement acceptable l'accessibilité du territoire doit également s'inscrire dans une perspective de réduction des besoins de mobilité et des distances parcourues, ainsi que dans un développement des solutions de mobilité partagée et émettant moins de gaz à effet de serre. Ainsi, une mobilité multimodale, de proximité et à faibles émissions figure-elle au cœur de la révision du Plan directeur cantonal 2050 et de ses Perspectives pour le territoire.

Les Alpes vaudoises sont une destination prisée des Vaudoises et des Vaudois ainsi que de la population des cantons voisins. Un constat particulièrement réjouissant alors que le Canton s'engage pour développer une offre diversifiée et orientée quatre saisons qui doit permettre de renforcer durablement l'attractivité de cette région. En hiver, par beau temps et belle neige, l'attrait des stations conduit à des déplacements massifs. Ce phénomène a été particulièrement marqué en début d'année 2024, engorgeant et paralysant durant quelques week-ends l'accessibilité à cette région : bouchons sur l'autoroute, report de trafic dans les villages, parkings et trottoirs saturés dans les stations, transports publics très sollicités. Les réactions ont été nombreuses et les attentes sont fortes aujourd'hui afin de trouver des solutions permettant de limiter les nuisances liées à de tels déplacements massifs liés aux loisirs. Le Conseil d'Etat en est conscient.

Dans le domaine de la mobilité, comme pour les déplacements pendulaires la solution ne se trouve pas dans une extension du réseau routier, mais dans un développement et une valorisation de l'offre en transports publics pour offrir une alternative à la voiture et encourager à un transfert massif vers les trains et les bus.

Le Canton a beaucoup investi, et investit toujours, pour augmenter les cadences des transports publics et développer les lignes ferroviaires. A un horizon plus lointain, la Vision ferroviaire 2050 du Conseil d'Etat a identifié la nécessité de développer à terme la ligne du Simplon pour offrir plus de capacités entre Lausanne et le Valais. Du côté des lignes ferroviaires secondaires, en particulier celles des TPC, de nombreuses améliorations ont et vont continuer à être proposées. Par exemple, au changement d'horaire de décembre 2024, la cadence du train entre Aigle et Leysin passera à une cadence à 40 minutes aux heures de pointe de semaine et des week-ends, permettant d'augmenter de 50% la capacité d'embarquement à ces heures-là. Le RegioExpress circulera toutes les 30 minutes jusqu'à St-Maurice, tandis que la gare de Bex sera desservie deux fois par heure par le RER Vaud avec une capacité augmentée.

Le Conseil d'Etat est conscient qu'il existe des obstacles à l'usage des transports publics pour aller faire du ski. Celui du prix tout d'abord. Il rappelle cependant que le Canton s'est mobilisé ces dernières années autour de la mobilité de loisirs, testant notamment plusieurs offres en collaboration avec la Communauté tarifaire Mobilis et les entreprises de transport public. Parmi celles-ci, l'«Abo Week-end » qui, à un tarif préférentiel, donne libre accès aux transports publics dans toutes les zones Mobilis du vendredi soir au dimanche soir durant 1 mois. Il sera reconduit l'hiver prochain. Autre difficulté, les commodités. Transporter casque, grosses chaussures, luge et skis constitue un frein. La stratégie du Canton est donc d'amener les gens le plus près du départ des pistes – c'est l'objectif du prolongement de l'Aigle-Leysin jusqu'au pied des télécabines. - et d'avoir le moins de correspondances possible.

De manière générale, face aux problèmes générés par des déplacements massifs vers les stations, la recherche et la mise en place de solutions dépendent de l'ensemble des acteurs concernés : collectivités publiques à tous les niveaux institutionnels, milieux touristiques et économiques, stations, prestataires d'offres, entreprises de transport public, etc. C'est pourquoi, le Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines et le Département de l'économie, de l'innovation, de

l'emploi et du patrimoine ont décidé d'organiser en septembre 2024 une table ronde avec les parties prenantes concernées afin de partager sur la situation et d'esquisser des pistes de solutions.

Réponse aux questions

Quels sont les différents projets, soutenus par l'Etat, à court, moyen et long terme de développement des transports publics pour rejoindre les alpes vaudoises ?

Le développement de l'offre et des infrastructures de transport public, ainsi que leur valorisation grâce à des mesures tarifaires et de promotion, est une priorité du Conseil d'Etat. Comme il l'a expliqué en réponse à l'interpellation Yolanda Müller Chabloz et consorts « *Le tourisme quatre saisons c'est bien, sans voiture c'est encore mieux (23_INT_139)* » ce printemps, la desserte des zones de loisirs et des stations en particulier est un enjeu identifié par le Canton dans le cadre de l'organisation du transport régional de voyageurs, que ce soit par train ou par bus.

L'accessibilité des stations vaudoises par le train est favorisée de différentes manières :

- Durant les weekends et jours fériés compris entre mi-décembre et mi-avril, la liaison VosAlpes Express reliant Fribourg au Châble permet d'atteindre Verbier sans changement. Le Canton participe à l'indemnisation de ce train (couverture du déficit d'exploitation) qui offre une correspondance à Aigle vers Leysin (R70) et les Diablerets (R71) ainsi qu'à Bex vers le Col-de-Bretaye (R74) ;
- Durant les week-ends et jours fériés de la saison d'hiver, le Verbier Express qui circule entre Genève-Aéroport et Le Châble offre une liaison directe vers Verbier sans changement. Ce train offre une correspondance à Aigle vers Leysin (R70) ainsi que vers Villars (par bus) ;
- La cadence entre Villars et le Col-de-Bretaye est renforcée à toutes les 30 minutes en hiver ;
- Le renouvellement du matériel roulant sur la ligne des Diablerets est en cours et il se poursuivra sur les lignes de Leysin et de Bretaye dans les prochaines années ;

Au changement d'horaires de décembre 2024, les améliorations suivantes seront apportées :

- RE toutes les 30 minutes jusqu'à St-Maurice, dont l'un continue sur Martigny
- 2 RER jusqu'à Bex, tous les jours, ce qui correspond à un train toutes les 30 minutes entre Lausanne et Bex / Capacité horaire en heure de pointe de 670 places / sens / heure.
- Aigle – Diablerets toutes les heures (une course nocturne supplémentaire, départ 23.30 des Diablerets et d'Aigle en fin de semaine.
- Bex – Villars toutes les heures. Train supplémentaire l'hiver pour les skieurs en correspondance avec VosAlpes Express maintenu (arrivée Bretaye 9.48).
- Aigle – Leysin toutes les heures, 40' en heure de pointe de semaine (5h-9h et 16h-20h) et de WE (8h-10h et 16h-18h). Un aller-retour nocturne en fin de semaine.
- Aigle – Ollon – Monthey – Champéry : cadence 30' stricte entre Aigle et Monthey en semaine – quelques courses en plus.

A moyen terme, le prolongement de l'Aigle-Leysin permettra aux skieurs d'arriver jusqu'au pied des télécabines. Le Canton souhaite déployer la cadence à 30 minutes entre Aigle et Leysin, dès la mise à disposition des infrastructures.

A plus long terme, le Canton défendra auprès de la Confédération dans le cadre de programmes de développement de l'infrastructure ferroviaire l'augmentation de la capacité sur la ligne du Simplon.

En outre, le Conseil d'Etat salue les deux initiatives suivantes :

- L'offre Magic Travel qui permet aux détenteurs d'un abonnement Magic Pass, en collaboration avec les CFF, de bénéficier certains week-ends de janvier et février d'un rabais de 50% sur les déplacements en transports publics dans des stations partenaires ;

- La mise en place en urgence par les CFF de trains supplémentaires les week-ends en fin de journée entre St-Maurice et Lausanne afin de répondre à la forte demande sur la ligne en période hivernale.

Concernant l'offre des bus, dans le cadre de la mesure de financement extraordinaire pour le développement des prestations de transport public régionales routières (mesure d'impulsion du Plan climat vaudois ; 21_LEG_32), un volet spécifique de développement des lignes de bus d'intérêt touristique a été proposé et est en cours de mise en œuvre. En parallèle, d'autres mesures de développement ont été prises ces dernières années et continuent à être planifiées sur les lignes de bus du canton. A ce titre, les mesures spécifiques suivantes contribuent à une meilleure accessibilité des stations de montagne :

- Ligne 12.144 Aigle – Ollon VD – Villars-sur-Ollon : passage progressif de 18 paires de courses par jour en 2020 à 25,5 en 2024 (circulation toute l'année) ; nouveau tracé dans Villars avec desserte de la télécabine du Roc d'Orsay dès l'horaire 2022 ;
- Ligne 12.175 Château-d'Oex – Col des Mosses – Le Sépey – Leysin : mise en place à l'horaire 2021 d'une liaison intégrée et sans changement entre Château-d'Oex (connexion sur le MOB en direction de Montreux et Gstaad), Les Mosses, Le Sépey (connexion sur l'ASD en direction d'Aigle et Les Diablerets) et Leysin dans la suite des recommandations de la stratégie Alpes vaudoises 2020, puis ajout de prestations supplémentaires en 2022, 2024 puis 2025, dans le cadre du Plan Climat ;
- Ligne 12.180 Les Diablerets – Col-du-Pillon, Glacier 3000 – Gstaad – Saanen : volonté d'ajouter 1 course matinale et 2 paires de courses le soir entre Les Diablerets et le col du Pillon à l'horaire 2025, dans le cadre du Plan climat.

Le Canton continuera à suivre l'évolution de fréquentation de ces lignes et à développer les prestations en fonction de la demande. De manière systématique, les développements sont opérés toute saison confondue.

Par ailleurs, le Canton s'efforce aussi de simplifier et de faciliter l'accès à l'offre de transport pour les régions de montagne. A titre d'exemple, depuis décembre 2023, le tarif Mobilis de la Communauté tarifaire vaudoise couvre également le Pays-d'Enhaut. Des offres incitatives ciblées pour favoriser le déplacement en transports publics, y compris dans les régions de montagne sont aussi déployées depuis plusieurs années. Cinq offres ont été proposées et testées depuis 2021, sous la bannière « Vaudloisirs.ch » avec le double but de promouvoir les destinations touristiques dans tout le canton et d'encourager les voyageurs et voyageuses à utiliser les transports en commun. Parmi celles-ci, l'offre « Abonnement mensuel week-end », qui permet de circuler librement sur l'ensemble du réseau Mobilis pendant 1 mois le week-end et qui se prête particulièrement au tourisme de montagne, sera reconduite.

Rappelons encore que certaines lignes de TPC sont accessibles gratuitement avec la carte de séjour de la Commune de Gryon. C'est le cas pour la ligne partant d'Aigle, passant par Ollon, Plambuit, les Ecovets, la Patinoire, la Gare de Villars, Barboleuse, Cergnement et l'Alpe des Chaux et celle partant des Combes sur la route des Pars, traversant le Village, passant par la Gare de Gryon, puis Barboleuse et l'Alpe des Chaux.

Enfin, le Canton met actuellement en place un projet de soutien aux communes souhaitant mettre à disposition des voitures en autopartage. Bien que cette mesure soit ouverte à l'ensemble des petites et moyennes communes du canton, les destinations des Alpes vaudoises ont d'ores et déjà été identifiées comme potentiel à développer pour l'autopartage. Il s'agit par ce biais d'encourager la clientèle à se rendre en station en transports publics, tout en lui mettant à disposition un véhicule si besoin sur place pour des excursions non accessibles par d'autres moyens.

Le Conseil d'Etat a-t-il une réponse concrète de solutions à envisager et à planifier, destinées à réduire l'impact du goulet d'étranglement que représente le secteur de Villeneuve, tant sur le plan topographique, ferroviaire que routier ?

Concernant la N09, l'Office fédéral des routes (OFROU), dans le cadre de l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales, a étudié l'opportunité d'augmenter la capacité sur le tronçon Villars Sainte-Croix – Montreux, par le biais d'une solution d'envergure (une infrastructure d'importance).

L'OFROU a communiqué en 2020 sur les conclusions de cette étude : un renforcement de la capacité autoroutière entre le secteur de Belmont et l'échangeur de la Veyre nécessite des infrastructures dont le rapport coût-avantages est insuffisant. Aucune solution n'est envisageable sur ce tronçon pour le moment et, à court terme, l'activation d'une utilisation temporaire des bandes d'arrêt d'urgence (RBAU) est à envisager pour améliorer la gestion du trafic aux heures de pointe sur les tronçons les plus chargés. Le Canton a pris acte des conclusions de cette étude, conclusions qu'il partage par ailleurs. Il a en outre estimé que la réponse à la demande croissante entre l'Est et le centre du canton doit être donnée par un renforcement de l'offre en transport publics et plus particulièrement ferroviaire, sur cet axe.

Entre les jonctions de Vennes et de Belmont, un projet de RBAU a été élaboré par l'OFROU. Il nécessite l'élargissement des tunnels autoroutiers de Belmont. Ce projet a fait l'objet d'une enquête publique et il est pour le moment en attente des résultats d'une procédure de recours contre l'élargissement des tunnels.

Par ailleurs, l'OFROU a évalué la pertinence de RBAU sur les tronçons de la N09 situés entre la jonction de Chexbres et l'échangeur de La Veyre d'une part, et entre l'échangeur de La Veyre et la jonction de Montreux d'autre part. Sur la base d'une étude de trafic couplée à une évaluation des mesures de génie civil nécessaires, il en est ressorti que la réalisation de RBAU entre la jonction de Chexbres et l'échangeur de La Veyre n'est pas proportionnée. Cette mesure est par contre pertinente sur le tronçon entre l'échangeur de La Veyre et la jonction de Montreux. Le projet développé est au stade de l'élaboration du projet définitif avec une mise à l'enquête prévue à l'horizon 2025-2026.

Enfin, il est à noter que l'OFROU va équiper toute la N09, depuis Lausanne jusqu'à Bex, de panneaux de signalisation dynamique permettant une adaptation en temps réel de la limitation de la vitesse en fonction de la charge de trafic. Une telle mesure, déjà éprouvée en Suisse et à l'étranger, permet de maximiser la capacité de l'axe et de minimiser la survenance de bouchons.

Pour améliorer le système de mobilité, le Conseil d'Etat mise en premier lieu sur un report modal massif vers les transports publics, lequel doit notamment reposer sur le développement à long terme du rail. Dans sa stratégie ferroviaire Vision 2035, le Conseil d'Etat a identifié, parmi les mesures indispensables à long terme, la réalisation d'un tunnel pour augmenter les capacités sur la ligne du Simplon. Il défendra ce projet dans le cadre du processus du programme fédéral d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire PRODES. A plus court terme, le Conseil d'Etat poursuit sa politique de développement de l'offre en transports publics. Il relève notamment les nombreuses améliorations d'offres apportées par le nouvel horaire 2025 et qui concernent les liaisons vers le Chablais et les Alpes vaudoises. Entre autres, le prolongement systématique du RE de Vevey à St-Maurice ; le prolongement du RER Vaud tous les jours jusqu'à Bex ; les relations grandes lignes entre Genève et Aigle qui passent de 3 à 4 trains par heure ; l'augmentation de cadence des trains entre Aigle et Leysin aux heures de pointe et les week-ends.

Le Conseil d'Etat a-t-il une solution à court terme pour éviter le report du trafic sur les axes secondaires lorsque l'A9 est saturée ?

Pour identifier des solutions avec l'ensemble des acteurs concernés, le Canton organisera en septembre 2024 une table ronde sur la question de l'accessibilité aux Alpes vaudoises lors de pics de fréquentation, notamment durant la saison hivernale. Elle permettra d'échanger sur la situation et, dans la mesure du possible, de faire émerger des pistes de solutions.

Bien que ce soit de compétence fédérale, un troisième tube autoroutier pourrait-il être une option à envisager dans la planification future d'un réseau de mobilité de plus en plus dense ?

Les interventions sur le réseau des routes nationales (augmentations de capacités, mesures de gestion du trafic, harmonisation dynamique des vitesses) sont de la compétence de la Confédération. Comme expliqué plus haut, l'OFROU, dans le cadre de son programme d'élimination des goulets d'étranglement, a conduit une étude sur le tronçon de l'A9 entre Villars-Ste-Croix et Montreux, tronçon globalement le plus chargé. Plusieurs variantes ont été étudiées et aucune n'a été retenue compte tenu d'un rapport coût-utilité insatisfaisant.

Par ailleurs, dans le message du Conseil fédéral du 22 février 2023 concernant l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, un degré de saturation I a été attribué au tronçon Montreux – Villeneuve (en moyenne, tronçon surchargé pendant une à sept heures par semaine). Comparativement aux autres sections saturées du réseau national qui présentent des saturations régulières et non seulement saisonnières (le degré de surcharge III concerne les secteurs avec des saturations pendant deux à quatre heures quotidiennes), le besoin d'agir est ainsi jugé peu élevé et l'OFROU n'a ni mené d'étude qui pourrait déboucher sur la proposition de construire un troisième tube pour le tunnel de Glion ni ne prévoit d'en mener à l'avenir.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 14 août 2024.

La présidente :

C. Luisier Brodard

Le chancelier :

M. Staffoni