

Réf. : PM/15019507

Lausanne, le 13 janvier 2016

**Procédure d'audition fédérale :
Message relatif au financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de
l'infrastructure ferroviaire pour les années 2017-2020**

Monsieur le Directeur,

Nous vous remercions de nous avoir soumis le projet de message précité et nous vous informons que le dossier y relatif a été soumis pour consultation auprès des instances vaudoises concernées par cette thématique.

Nous vous faisons part ci-dessous des principaux éléments ressortant de notre examen.

Le message présenté s'inscrit dans la continuité du projet de réforme du financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), adopté par le peuple le 9 février 2014 et de l'audition relative à l'adaptation des ordonnances dans le cadre de FAIF, à laquelle nous avons répondu le 25 mars 2015.

C'est avec satisfaction que nous constatons que la teneur du message correspond largement aux dispositions prévues dans les différentes lois et ordonnances mises en consultation.

Nous relevons cependant les points suivants, que nous vous demandons de prendre en considération.

Indexation de la contribution cantonale

Le mécanisme d'indexation de la contribution cantonale de CHF 500 millions n'a pas été précisé depuis la constatation de son omission dans l'adaptation des lois et ordonnances FAIF. Le principe d'une indexation n'avait pas été remis en question et les cantons étaient partis du principe que celle-ci se ferait sur la base de l'indice suisse des prix à la consommation (IPC).

Or selon nos informations, l'OFT a soumis au parlement une adaptation de loi concernant l'indexation de la contribution cantonale, qui serait, à l'instar des autres sources de financement du FIF, adaptée en fonction de l'indice du renchérissement ferroviaire (IRF) et du PIB réel.

Dans le projet de message aux chambres fédérales, la conséquence d'une indexation basée sur l'IRF et le PIB est présentée (sans explication) dans le tableau 14 (p.44), où l'on constate que la contribution cantonale passe de 500 millions entre 2016 et 2019 à 565 millions en 2020, soit une augmentation de 13%.

Au vu du peu d'information reçu par les cantons sur les modalités de l'indexation de la participation cantonale et s'agissant de dépenses liées, nous demandons, à l'instar de la CTP, de prendre l'année 2016 comme base de coûts pour le calcul du renchérissement.

Convention de prestations CFF 2017-2020

Le canton n'ayant pas eu accès au projet de convention de prestations CFF 2017-2020, malgré sa demande dans ce sens, nous souhaitons mettre en exergue l'importance qu'ont les projets suivants pour le canton :

- Broye : cadence ½ h sur la ligne longitudinale en décembre 2017, avec les aménagements suivants :
 - Points de croisements à Ecublens-Rue et Lucens
 - Installations de sécurité entre Palézieux et Payerne ou desserte des gares de croisement ;
- Nous soulignons également la nécessité que soit intégrée rapidement dans une phase suivante la modernisation de la gare de Moudon.
- RE Lausanne – St-Maurice : cadence horaire prolongée de Vevey à St-Maurice en décembre 2018, avec les aménagements suivants :
 - Profil d'espace libre Lausanne - St-Maurice
 - Quais de Villeneuve et Bex ;
- Vallée de Joux / Vallorbe : desserte directe de la Vallée de Joux depuis Lausanne en décembre 2020, nécessitant les aménagements suivants :
 - Installations de sécurité Daillens – Vallorbe, ou a minima Vallorbe – Le Day (inclus)
 - Mise en conformité de la gare du Day avec une possibilité de rebroussement en direction de la Vallée de Joux ;
- Lausanne – Genève : mise en conformité progressive des gares, pour les RE, dans le cadre de Léman 2030 (notamment Gland, Rolle).
- Autres gares : le prolongement et l'adaptation des quais en gare de Vevey, la modernisation de la gare de Cossonay, ou encore l'amélioration des accès aux trains et des transbordements en direction d'Orbe à Chavornay sont autant de projets régionaux que nous espérons voir démarrer dans la période 2017-2020.

Délimitation entre maintien de la qualité des infrastructures et aménagement

Les conventions de prestations 2017-2020 ne comprennent en principe aucun projet d'aménagement. Une exception est toutefois faite pour des investissements d'extension commencés pendant la convention de prestations actuelles (2013-2016). Ces projets sont listés dans la table 9 du chiffre 1.6.1 du message.

A notre avis, deux objets sur territoire vaudois figurent à tort dans cette table car ils ne concernent que du maintien de la qualité des infrastructures actuelles :

- NStCM : station croisement dépôt
- CFF : Rolle.

Nous vous saurions gré de vérifier que la nature de ces deux objets est correctement évaluée par vos services et de corriger, le cas échéant, la table en question.

Amélioration de l'interopérabilité

L'amélioration de l'interopérabilité est une mesure importante que nous ne remettons pas en question. Nous invitons cependant l'OFT à rester raisonnable dans son application sur les réseaux à voies étroites. L'équipement intégral des réseaux à voie étroite, pour répondre à la norme fixée par l'OFT (ZBMS), pourrait en effet être de nature à remettre en cause la viabilité (taux de couverture) de certaines lignes ferroviaires en raison d'investissements très conséquents.

En espérant qu'il sera tenu compte de nos remarques, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT

LE CHANCELIER



Pierre-Yves Maillard

Vincent Grandjean

Copies

- Office des affaires extérieures
- Direction générale de la mobilité et des routes – Management des transports