

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

à l'interpellation Michele Mossi et consorts relative aux investissements cantonaux en faveur du chemin de fer

Rappel de l'interpellation

Le 2 avril 2009 les cantons de Vaud et Genève signaient un protocole d'accord en faveur du développement des infrastructures d'importance suprarégionale. Ce protocole prévoyait, entre autres, les investissements suivants en faveur du chemin de fer:

- *Un préfinancement des infrastructures ferroviaires à hauteur de 300 millions de francs afin d'améliorer l'offre CFF sur les grandes lignes Berne-Lausanne-Genève et Neuchâtel-Lausanne-Genève. En particulier:*
 - *210 millions pour la 4e voie Lausanne-Renens (2/3 par le canton de Vaud et 1/3 par le canton de Genève) ;*
 - *40 millions pour les croisements de Mies et Chambésy (2/3 par le canton de Vaud et 1/3 par le canton de Genève).*
- *Un préfinancement des travaux d'étude pour la 3e voie CFF entre Renens et Allaman.*

Le protocole prévoyait aussi une défense commune de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA).

Les deux cantons se sont également engagés à faire ratifier par leur Grand Conseil respectif les dossiers impliquant une décision parlementaire.

A 5 mois de la signature de cet accord, je pose au Conseil d'État les questions suivantes, en espérant une réponse rapide:

1. *Quelle est la suite que le Conseil d'État a donnée et compte donner au protocole signé avec le canton de Genève ?*
2. *Est-ce que le Conseil d'État est conscient que le développement du trafic régional et intercity sur l'axe Lausanne-Genève nécessite une augmentation des capacités des gares de Lausanne et Genève, déjà saturées aujourd'hui aux heures de pointe (voies supplémentaires, quais adaptés, passages inférieurs élargis, ...) ?*
3. *Qu'est-ce que le Conseil d'État est prêt à faire pour que le développement de la gare de Lausanne se fasse prioritairement et plus rapidement que ce que prévoit l'échéancier de la Confédération et des CFF ?*
4. *Pour des raisons financières, techniques et de maintien de l'offre en trains pour les clients, les projets CFF sur l'axe Lausanne-Genève ne pourront pas être tous réalisés en parallèle. Quelle est alors la priorisation qu'entend donner le Conseil d'État ?*
5. *Le 29 novembre prochain, les genevois seront appelés à se prononcer sur l'avenir du projet*

CEVA. Dans cette période qui précède la votation, quelles actions le Conseil d'État vaudois a-t-il prévues pour aider la campagne des promoteurs de cette nouvelle ligne RER qui, si réalisée, sera fort utile pour tous les pendulaires vaudois ?

Souhaite développer.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Quelle est la suite que le Conseil d'État a donnée et compte donner au protocole signé avec le canton de Genève ?

Suite à des négociations entre les parties, une convention-cadre a été signée lors d'une conférence de presse en date du 21 décembre 2009 entre la Confédération représentée par son Office fédéral des transports (OFT), les gouvernements des cantons de Vaud et de Genève ainsi que la Direction générale des Chemins de fer fédéraux.

Cette convention-cadre a pour objet le développement de l'offre sur la ligne entre Lausanne et Genève-Aéroport. La convention fixe les objectifs, établit les phases de réalisation ainsi qu'une planification prévisionnelle et précise les modalités du préfinancement par les cantons. Cette convention permet à la région lémanique de disposer d'une vision globale de l'offre ferroviaire nécessaire à l'horizon 2030.

Les CFF prévoient une augmentation de 120% de la clientèle entre Genève et Lausanne d'ici 2030. Les objectifs prioritaires d'offre visent dans une première phase (horizon 2020) à doubler le nombre de places assises Grandes Lignes entre Lausanne et Genève et à introduire la cadence au quart d'heure dans le coeur des réseaux RER genevois et vaudois.

Ce préfinancement doit permettre d'anticiper certains travaux d'amélioration des voies et d'accélérer ainsi la réalisation de l'ensemble des projets nécessaires à l'horizon 2030 sur cette ligne.

La convention-cadre fixe des priorités en prévoyant trois phases de développement et un calendrier prévisionnel de réalisation avancé grâce au préfinancement des cantons. Les trois phases de développement sont les suivantes :

Phase 1, secteur Lausanne :

- accroissement des capacités sur le tronçon Lausanne-Renens (réalisation de la 4e voie, saut-de-mouton entre Lausanne et Renens) ;
- augmentation du rendement dans le noeud ferroviaire de Lausanne (modification des voies, prolongement des quais, réalisation de voies de garage) ;
- modernisation des accès aux trains en gare de Renens ;
- aménagements à Cully, Bussigny et Cossonay.

Phase 1, secteur Genève :

- réalisation des points de croisement de Mies et Chambésy ;
- réalisation d'une voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon ;
- augmentation du rendement dans le noeud ferroviaire de Genève (augmentation de capacité en gare de Genève-Cornavin, modifications des voies) ;
- prolongement des quais de La Plaine à Genève et aménagements en gare de La Plaine.

Phase 2, séparation des trafics Grandes Lignes, RER et fret :

- aménagements en vue de l'augmentation de capacité des Grandes Lignes ;
- réalisation de la 3e voie entre Renens et Allaman, y compris la gare de Morges et l'accès à Lausanne-Triage ;
- aménagements en vue de l'augmentation de capacité du réseau à l'ouest de Genève.

Phase 3 :

- réalisation des tronçons à quatre voies ;
- augmentation de capacité en gare de Genève-Aéroport.

Concrètement, les cantons de Vaud de Genève octroient un préfinancement de 210 millions de francs pour la réalisation anticipée de la 4e voie entre Lausanne et Renens. Ils préfinancent également pour 28 millions de francs la part fédérale liée à la réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy. Le canton de Vaud assure 2/3 de ces avances, contre 1/3 pour Genève.

Par ailleurs et selon la même clé de répartition, les cantons de Genève et Vaud s'engagent à financer les études et avant-projets concernant la 3e voie Renens-Allaman à hauteur de 15 millions de francs ainsi que les études sommaires liées à un tronçon à 4 voies dans le périmètre Rolle - Gland pour une somme d'un million de francs.

Enfin, le canton de Genève assure le financement conditionnellement remboursable des frais d'études de l'augmentation des capacités ferroviaires à Genève, comprenant notamment la Gare de Genève-Cornavin et le noeud de Châtelaine pour un montant de 35 millions de francs. Le canton de Vaud assume pour sa part le financement conditionnellement remboursable des frais d'études de la modernisation de la gare de Lausanne et de la gare de Renens pour quelques 23 millions de francs.

Le financement anticipé par les cantons de ces différentes études permettra de disposer d'avant-projets et de mises à l'enquête abouties lorsque les bases légales seront adoptées et que le financement intégral sera alloué par la Confédération. Aux termes de la convention, le préfinancement des réalisations et le financement des études par Genève et Vaud s'élèvent à 312 millions de francs. Les modalités de remboursement entre la Confédération et les cantons seront réglées par des accords spécifiques.

L'étape suivante consistera pour le Conseil d'Etat à soumettre au Grand Conseil un exposé des motifs et projet de décret pour mettre en œuvre les dispositions prévues dans la convention-cadre.

Le décret portera sur le préfinancement de la 4ème voie Lausanne – Renens et sur celui de la part de la Confédération financée par le fonds d'infrastructure pour les points d'évitement de Mies et de Chambésy. Il devra aussi accorder au Conseil d'Etat les crédits d'étude (par le budget d'investissement de l'Etat) pour les objets non encore décidés par la Confédération. Ces derniers montants pourront être remboursés par la Confédération dans le cas où une future base légale le permet.

2. Est-ce que le Conseil d'Etat est conscient que le développement du trafic régional et InterCity sur l'axe Lausanne-Genève nécessite une augmentation des capacités des gares de Lausanne et Genève, déjà saturées aujourd'hui aux heures de pointe (voies supplémentaires, quais adaptés, passages inférieurs élargis, ...) ?

La convention-cadre prévoit le financement des études nécessaires aux extensions des installations des gares de Lausanne, de Renens et de Genève.

3. Qu'est-ce que le Conseil d'Etat est prêt à faire pour que le développement de la gare de Lausanne se fasse prioritairement et plus rapidement que ce que prévoit l'échéancier de la Confédération et des CFF ?

La convention-cadre prévoit le financement des frais d'étude de la gare de Lausanne, mais aussi celle de Renens, afin d'établir le dossier et permettre l'engagement de la procédure d'approbation des plans dans les meilleurs délais.

4. Pour des raisons financières, techniques et de maintien de l'offre en trains pour les clients, les projets CFF sur l'axe Lausanne-Genève ne pourront pas être tous réalisés en parallèle. Quelle est alors la priorisation qu'entend donner le Conseil d'Etat ?

La convention-cadre signée le 21 décembre 2009 prévoit une priorisation des projets avec trois phases de développement (voir réponse à la question no 1).

5. Le 29 novembre prochain, les genevois seront appelés à se prononcer sur l'avenir du projet CEVA. Dans cette période qui précède la votation, quelles actions le Conseil d'État vaudois a-t-il prévues pour aider la campagne des promoteurs de cette nouvelle ligne RER qui, si réalisée, sera fort utile pour tous les pendulaires vaudois ?

Le Conseil d'Etat a apporté son soutien au projet de réalisation de la nouvelle liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) dans le cadre du protocole d'accord Vaud – Genève.

Le dimanche 29 novembre 2009, les genevois ont accepté le crédit complémentaire de 113 millions pour la construction de CEVA à 61,2% des voix. Les travaux pourront démarrer dès que le Tribunal fédéral administratif aura écarté les recours interjetés contre la décision d'approbation des plans.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 20 janvier 2010.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean