

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Michele Mossi et consorts - Poursuivre le développement ferroviaire du canton de Vaud au-delà de Lausanne-Genève. Après avoir attendu trop longtemps, soyons pro-actifs avec nos cantons voisins !

Rappel de l'interpellation

La loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) du 20 mars 2009 (RS 740.140.2) prévoit expressément à son art. 12, al. 3, que les cantons ont la possibilité d'assurer le préfinancement des études et/ou la réalisation par des cantons (ou des tiers), pour les mesures décidées par les Chambres fédérales. Pour ce qui concerne le canton de Vaud, celles-ci sont citées à l'art. 4, al. 1, lettre b de la LDIF et mentionnent pour le périmètre de notre canton, en particulier:

b. sur les autres lignes :

- 1. région de Genève : augmentation du rendement,*
- 2. région de Lausanne : accroissement des capacités (4e voie) sur le tronçon Lausanne–Renens, augmentation du rendement dans le noeud ferroviaire de Lausanne,*
- 3. Lausanne–Brig–Iselle : mesures d'accélération et augmentation du rendement,*
- 4. Lausanne–Bienne–Olten : mesures d'accélération et augmentation du rendement,*
- 5. Lausanne–Bern : mesures d'accélération et augmentation du rendement,*
- 6....*

Les volontés communes des cantons de Genève et Vaud ont permis, avec le soutien de la Confédération (par son Office fédéral des transports-OFT) et des CFF, et ceci dans un délai relativement court, de mener à terme la rédaction de l'EMPD No 343. Le législatif vaudois a ainsi pu préparer les conditions-cadres à même de favoriser une réalisation anticipée des travaux nécessaires entre les deux métropoles de l'Arc lémanique que sont Lausanne et Genève.

Les signes d'encouragement de la Confédération, qui vient d'ailleurs d'annoncer que le noeud ferroviaire de Lausanne devra voir sa capacité augmenter de manière significative et importante (plus d'un milliard de francs de travaux dans les prochaines 15 à 20 années) illustrent à merveille l'adage "Aide-toi et le ciel t'aidera...", et soulignent à l'évidence que la volonté cantonale en matière de développement du réseau ferroviaire suisse est à l'unisson avec les attentes des CFF et du Département fédéral des transports, équipements et communications (DETEC).

Si la volonté de préinvestir au sens où la LDIF l'autorise, il convient de relever que les cantons de Vaud et Genève ne sont pas les seuls cantons de Suisse occidentale à le souhaiter. Le canton du Valais a aussi exprimé très tôt sa volonté de profiter de cette opportunité pour examiner ce que pourrait lui

apporter les mesures d'accélération et augmentation du rendement entre Lausanne et Brig-Iselle.

En novembre 2010, le gouvernement valaisan transmettait comme convenu au gouvernement vaudois divers éléments démontrant l'intérêt conjoint des deux cantons d'initier rapidement et en parallèle aux études concernant Lausanne et Genève, ainsi qu'une proposition de convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Brig – Iselle. Ce document a été préparé en concertation avec l'OFT et les CFF et doit pouvoir être rapidement finalisé.

Parmi les éléments militants en faveur de la réalisation anticipée du renforcement du tronçon Lausanne-Brig, on peut notamment citer:

a) près de 60 à 70% du trafic voyageurs CFF originaire de Genève/la Côte et transitant par le nœud de Lausanne se dirige vers la Riviera vaudoise, le Chablais ou le Valais ;

b) les projets en cours des agglomérations de Vevey-Montreux, Aigle-Monthey, Sion, Sierre-Montana et dans une moindre mesure Brig-Visp-Naters, ont un besoin capital de démontrer que leurs connexions au réseau national des CFF va connaître des améliorations en terme de capacité et de temps de parcours dans des délais aussi courts que possible ;

c) pour assurer un développement harmonieux de l'Arc lémanique vaudois, il est essentiel que non seulement la ligne CFF Lausanne-Genève et le nœud de Lausanne soient correctement dimensionnés, mais c'est l'ensemble du réseau ferré autour de Lausanne qui doit être étudié, puis préparé pour recevoir les importants flux de trafic que certains entendent basculer de la route vers le rail ;

d) avec l'arrivée du nouvel hôpital Riviera-Chablais, des investissements importants pour soutenir les transports publics s'avèrent nécessaires ; or, actuellement rien n'est prévu pour le renforcement et le développement d'un RER dans le projet d'agglomération Rivelac, respectivement Chablais Agglo ;

e) dans le cadre du développement de la mobilité ferroviaire autour de l'Arc lémanique il semble judicieux de laisser le Valais se joindre aux projets en cours, de manière à rechercher:

- une solution plus globale, qui résolve les problèmes de mobilité de manière durable sur l'ensemble du territoire vaudois en bordure du Léman, et non pas seulement entre les deux capitales cantonales ;*
- et surtout, le soutien d'améliorations aux offres grandes lignes CFF qui profiteront à plus de 75% de la population de notre canton, au lieu de se limiter au seul segment des pendulaires Lausanne-Genève.*

Une fois les projets connus et les devis des travaux mis à jour et disponibles, les partenaires seront en mesure de finaliser les conventions idoines quant à la réalisation échelonnée des divers travaux nécessaires. L'objectif commun des cantons de Vaud, Genève et du Valais restant d'améliorer de manière coordonnée l'offre de transport sur la rive nord du Léman.

Etant donné qu'il aura fallu trois ans pour que le postulat interpartis en faveur du renforcement du tronçon Lausanne-Genève soit traité par l'administration, le Conseil d'Etat et enfin par le Grand Conseil, les soussignés choisissent la forme de l'interpellation dans l'espoir que son traitement, en l'occurrence tout aussi important, soit plus rapide. Ils se réservent d'intervenir par une autre voie si besoin.

Nous demandons donc au gouvernement vaudois de poursuivre de manière forte et tangible l'effort entrepris pour développer les infrastructures CFF autour du nœud de Lausanne et de bien vouloir répondre aux questions suivantes, tout en confirmant son engagement:

a) Dans quels délais la proposition de convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne-Brig-Iselle, et ceci en collaboration étroite avec les autorités valaisannes, l'OFT et les CFF sera-t-elle finalisée ?

b) Comment entend-il assurer le financement de la part incombant au canton de Vaud des études en

lien avec le développement de la ligne ferroviaire de Lausanne–Brig–Iselle ;

c) Les besoins de développement du trafic RER requis par le nouvel hôpital Riviera-Chablais seront-ils intégrés dans le projet ?

Souhaite développer.

Réponse du Conseil d'Etat

a) Dans quels délais la proposition de convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne- Brig - Iselle, et ceci en collaboration étroite avec les autorités valaisannes, l'OFT et les CFF sera-t-elle finalisée ?

Suite aux interventions du canton du Valais, M. François Marthaler, conseiller d'Etat et chef du Département des infrastructures (DINF) a organisé le 17 février 2011 une rencontre avec son collègue M. Jacques Melly, conseiller d'Etat valaisan en charge des transports, en présence de responsables de la direction des Chemins de fer fédéraux (CFF). En conclusion de cette rencontre, les deux conseillers d'Etat ont précisé les modalités et l'organisation de la collaboration intercantonale :

- *Constatant que la planification et le financement des prestations et des infrastructures ferroviaires font actuellement l'objet d'un débat de fond au niveau de la Confédération, tant les CFF que les deux cantons se sont entendus pour se concentrer sur les mesures prioritaires. Concrètement, il s'agit de trouver des solutions pour que les trains à deux étages puissent être prolongés dans les meilleurs délais de Vevey jusqu'à Saint-Maurice. Pour y parvenir, les CFF doivent adapter le gabarit de nombreux ouvrages (ponts, tunnels, passerelles). Le groupe de travail devra établir le périmètre de ces travaux, s'enquérir des différentes pistes de financement (programme ZEB, mandat de prestations, etc.) et déterminer le calendrier de réalisation. Il devra également évaluer dans quelle mesure et sous quelle forme une convention liant les CFF, l'OFT et les cantons du Valais et de Vaud, avec un préfinancement des études à la clé, sera utile pour permettre d'en accélérer la réalisation.*

La situation a évolué avec la mise en consultation par le Conseil fédéral le 30 mars 2011 du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Ce projet fait office de contre-projet à l'initiative populaire "pour les transports publics". Il est également prévu de modifier la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), entrée en vigueur le 20 mars 2009.

Le message pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) sera en principe soumis au Parlement au début de 2012 avec la mise sur pied d'un nouveau fonds (FIF). Ce fonds est destiné à pérenniser l'entretien et le développement du réseau.

Les amendements à la LDIF seraient simultanément présentés au Parlement. La principale modification de la LDIF prévoit l'utilisation systématique de matériel roulant à deux étages (Dosto) de 400 m de long, dans le trafic grandes lignes sur l'axe ouest-est ainsi que sur la ligne du Simplon afin de répondre à la forte augmentation de la demande. En conséquence, les mesures d'accélération, en particulier en Romandie, seraient supprimées et remplacées par l'infrastructure nécessaire à l'utilisation du nouveau matériel roulant. Sur l'axe du Simplon (Lausanne – Brigue), il est prévu de renoncer à l'accélération en ligne au profit de l'augmentation du profil d'espace libre (PEL 2).

En juillet 2011, l'OFT a proposé un projet de texte qui tient compte de la modification envisagée de la LDIF et du projet FAIF, sous forme de " *Déclaration d'intention relative au développement de la ligne du Simplon*" entre le canton du Valais, le canton de Vaud, l'OFT et les CFF.

Les modalités figurant dans la déclaration d'intention doivent encore être précisées dans leur détail, notamment le périmètre, l'organisation et la portée des études qui seraient à financer par les cantons

dans la phase 4 (voir ci-après).

Quatre phases de développement de la ligne du Simplon sont envisagées dans la déclaration d'intention :

- **Phase 1** : l'objectif est d'améliorer la fréquence entre Lausanne et Vevey en prolongeant, chaque heure, la desserte du RegioExpress (RE) en provenance de Genève jusqu'à Vevey. Ces trains seront équipés d'un matériel roulant nouveau à deux étages de type RV-Dosto de 300 m de longueur. L'infrastructure doit être adaptée au profil d'espace libre (PEL) 2 : des ouvrages d'art doivent être rehaussés et différents obstacles adaptés (ponts, passerelles, signaux, etc). La nouvelle offre sera mise en service en décembre 2012, avec des dérogations aux normes d'exploitation dans des secteurs où, à cette échéance, les ouvrages n'auront été que partiellement adaptés.
Le financement de ces travaux est assuré par la Confédération dans le cadre du mandat de prestations d'infrastructure CFF 2011 – 2012.
- **Phase 2** : l'objectif est d'augmenter la capacité en places assises sur toute la ligne du Simplon, de Genève à Brigue, avec l'engagement de trains grandes lignes à deux étages (Dosto) d'une longueur maximale de 400 m. Cette mesure nécessite la mise au profil d'espace libre PEL 2 des tunnels ainsi que des différents obstacles (ponts, passerelles, signaux, etc) entre Vevey et Loèche. Cette phase pourra se décliner avec des sous-phases, telles que Vevey – Aigle ou Martigny selon les besoins du développement de l'offre.
Les études de planification concernant cette phase 2 viennent d'être engagées par les CFF et sont financées directement par la Confédération.
Selon le projet FAIF en consultation, le financement des travaux pour cette phase 2 pourra être assuré lorsque la LDIF aura été modifiée par les Chambres fédérales. Ces travaux pourraient s'achever à l'horizon 2018 - 2020.
- **Phase 3**: l'objectif est d'améliorer la fréquence dans le Chablais avec le prolongement, toutes les demi-heures, de la desserte des trains RegioExpress (RE) en provenance de la région genevoise jusqu'à Aigle (voire Martigny). Les ouvrages envisagés à ce stade seraient l'aménagement d'une voie de rebroussement pour le RE ainsi que la construction d'une voie de dépassement des trains du trafic des marchandises.
Il convient de procéder à la synthèse des études d'horaire en cours, conduites par les CFF et l'OFT, pour préciser dans la déclaration d'intention le ou les projets d'horaire de référence et la localisation effective des nouvelles infrastructures à étudier.
Les études de planification concernant la phase 3 seront lancées par la Confédération dès que le message en consultation FAIF aura été accepté par le Parlement.
- **Phase 4** : l'objectif est d'assurer à Lausanne le système de correspondances dès la mise en place du noeud au 00'/30'. Actuellement, les correspondances ont lieu au 15'/45. L'horizon de réalisation de cette phase 4 est à ce jour indéterminé, la priorité étant désormais donnée par la Confédération et les CFF à l'accroissement des capacités de transport. Pour atteindre cet objectif, il sera nécessaire de réduire simultanément les temps de parcours à destination de Lausanne sur les lignes du Pied du Jura, du Plateau et du Simplon. Les études, conduites par l'OFT et les CFF, sont en cours pour préciser les mesures à prendre et les coûts d'investissements. Ceux-ci se chiffreront à plusieurs milliards de francs (notamment tronçons nouveaux par le tunnel du Chestenberg au sud de Lenzburg et entre Vauderens et Oron-le-Châtel selon le message en consultation FAIF).
Sur la ligne du Simplon, il s'agit d'accélérer les trains InterRegio (IR) de quelques minutes pour offrir un temps de parcours inférieur à 90 minutes entre Lausanne et Viège. Actuellement les IR, les plus rapides, mettent 92 minutes avec six arrêts intermédiaires.

Au préalable, la synthèse des études d'horaire réalisées dans le cadre du projet FAIF et des études de tracé disponibles doit permettre de préciser dans la déclaration d'intention les tronçons où des augmentations de vitesse, respectivement des corrections de tracé, sont envisagées. Il faut également s'assurer de la coordination entre les projets ferroviaires et le projet de 3ème correction du Rhône, actuellement en cours d'étude.

Les études de planification concernant la phase 4 devraient être financées par les cantons du Valais et de Vaud. Un préfinancement n'est en effet possible que dans le cas d'une anticipation d'une mesure adoptée par le Parlement. Une convention spécifique entre les cantons et les CFF devra être établie. Dans le cas d'un préfinancement, la dite convention serait approuvée par l'OFT.

En conclusion, le Conseil d'Etat estime que la "*Déclaration d'intention relative au développement de la ligne du Simplon*" entre le canton du Valais, le canton de Vaud, l'Office fédéral des transports et les Chemins de fer fédéraux suisses pourra être approuvée d'ici la fin de l'année 2011. Il lui paraît toutefois nécessaire de fixer des dispositions plus précises, notamment concernant le contenu effectif des études à réaliser et leurs coûts pour la phase 4.

b) Comment entend-il assurer le financement de la part incombant au canton de Vaud des études en lien avec le développement de la ligne ferroviaire de Lausanne - Brig - Iselle ?

Dans la mesure où leur contenu n'est pas défini, le coût des études à charge des cantons pour la phase 4 n'est à ce jour pas connu. Selon leur ampleur pour le canton de Vaud, celles-ci peuvent être financées par le biais du budget ordinaire des "mandats et expertises", respectivement par un crédit d'études, financé par le budget d'investissement et soumis au Grand Conseil.

c) Les besoins de développement du trafic RER requis par le nouvel hôpital Riviera-Chablais seront-ils intégrés dans le projet ?

La desserte par transport public du nouvel Hôpital Riviera-Chablais sera principalement assurée au départ des gares CFF de Villeneuve et d'Aigle, par le prolongement de Villeneuve à Rennaz de la ligne urbaine de trolleybus VMCV no 1 qui circule toutes les 10 minutes. Il est également prévu d'étoffer les cadences de la ligne de bus régionale Villeneuve – Rennaz – Aigle.

Les études concernant la desserte par transport public de l'hôpital montrent que l'hypothèse de l'aménagement d'une nouvelle halte sur la ligne CFF n'offrirait pas un service satisfaisant pour l'hôpital. Celle-ci serait située à l'extrémité est de la zone industrielle et commerciale de Villeneuve. A pied, la distance de parcours entre une telle halte et l'hôpital serait prohibitive. Elle serait de près d'un kilomètre avec des franchissements dénivelés de l'autoroute et de la route cantonale. Le coût d'une telle halte représenterait un investissement élevé avec l'aménagement d'un passage sous les voies CFF.

De plus, il n'est pas certain de pouvoir prolonger les lignes RER au-delà de Villeneuve jusqu'à Aigle, ou si cela est possible, les trains RER ne pourraient pas effectuer d'arrêts intermédiaires. Ils doivent en effet être dépassés par les trains grandes lignes de la ligne du Simplon. Les projets d'horaires mentionnés dans la phase 3 préciseront les possibilités et conditions d'un prolongement des lignes RER à Aigle, respectivement du RE en direction 'Aigle (voire Martigny).

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 24 août 2011.

La vice-présidente :

J. de Quattro

Le chancelier :

V. Grandjean