

JANVIER 2012

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
aux interpellations Catherine Labouchère

Moins de bruit, mais à quel prix pour la mobilité, que faire pour se faire entendre des CFF ?

(11_INT_531)

et

Après le "mitage" du terrain celui de la 3e voie CFF se met-il en place ? (11_INT_562)

Rappel de l'interpellation

Moins de bruit, mais à quel prix pour la mobilité, que faire pour se faire entendre des CFF ?

Tout récemment, les CFF ont mis à l'enquête de nombreux murs antibruit dans la région de la Côte, cela pour répondre aux exigences de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB). Ces murs en béton, avec un revêtement phonique absorbant, réduisent fortement les nuisances sonores pour les habitants à proximité des lignes ferroviaires.

A ce titre, les murs sont une bonne chose. Or, que constate-t-on en étudiant le dossier actuellement à l'enquête ? Ces murs sont prévus entre 4 m et 6 m depuis l'axe des voies. Cette distance ne permet pas la construction d'une troisième voie ferroviaire pourtant envisagée sur ce tronçon. Plus grave encore, là où l'emprise herbeuse est déjà prévue pour une troisième voie, la construction du mur antibruit passe au milieu de cette emprise.

Au moment où les démarches sont entreprises par le canton, notamment avec les mesures de préfinancement de la troisième voie, et fortement demandées et soutenues par la population, il semble aberrant que les CFF n'aient pas anticipé cette future construction, voire même imaginé que dans quelques décennies il en faudrait une quatrième. On n'imagine pas les coûts de déplacement de tels murs au moment de la réalisation de la troisième voie, ni les ennuis administratifs. Il est à parier que les oppositions seront nombreuses et on comprend qu'elles soient formulées.

Devant un tel état de fait, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- Quels sont ses moyens de pousser les CFF à revoir leur copie ?*
- Comment envisage-t-il les conditions de son préfinancement dans un tel cas de figure ?*
- Quel soutien entend-il donner aux communes dans ce dossier ?*

Souhaite développer.

Rappel de l'interpellation

Après le " mitage " du terrain celui de la 3e voie CFF se met-il en place ?

Lors d'une récente conférence sur le thème de "la mobilité dans l'Ouest lémanique", organisée par le

Forum pour le développement du district de Nyon, quelle ne fut pas la surprise de l'auditoire d'entendre le responsable du trafic régional dire que la troisième voie CFF entre Coppet et Allaman ne verrait pas le jour; quelle ne se justifiait pas au programme et qu'il fallait mettre en place d'autres mesures sur cette partie de territoire.

Si on peut bien comprendre que la troisième voie existante entre Coppet et Genève absorbe une grande partie du trafic pendulaire Vaud-Genève et que la cadence des horaires doit être augmentée sur ce tronçon. Si on peut aussi comprendre que celui entre Allaman et Lausanne soit l'objet d'une attention soutenue, il est pour le moins curieux que le tronçon entre Coppet et Allaman soit, si ce n'est gommé définitivement du programme, du moins passé aux oubliettes depuis longtemps.

La collaboration Vaud-Genève et l'accord sur le préfinancement des études sur cette troisième voie entre les deux cantons a réjoui tout le monde. La récente réunion de ces mêmes deux cantons a débouché sur la création d'une Métropole lémanique qui prend en compte des objectifs prioritaires sur quatre axes dont l'un est la mobilité (transports ferroviaires, autoroutiers et trafic d'agglomération). La troisième voie CFF continue Lausanne-Genève n'en ferait plus partie ?

Dans le cadre du Grand Conseil, les députés ont déposé à de très nombreuses reprises des objets parlementaires allant dans le sens d'une réalisation rapide de cette troisième voie CFF attendue par tous. Le relais s'est aussi fait dans la Berne fédérale sur ce sujet.

Il y a quelques mois, j'ai déposé une interpellation m'inquiétant de voir que des murs antibruit étaient mis à l'enquête sur le tracé prévu pour la troisième voie, justement sur le tronçon Coppet - Allaman.

Il me paraît donc important que les députés et la population soient renseignés exactement sur l'avancement de ce dossier. Dans ce but, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- 1. A-t-il connaissance du programme des CFF visant à ne pas faire une priorité d'une troisième voie continue Lausanne – Genève ?*
- 2. Si oui, quelles en sont les raisons ?*
- 3. A-t-il connaissance d'alternatives prévues et dans quel délai ?*
- 4. Dans le cadre du préfinancement des études pour la troisième voie où en est son état d'avancement ?*
- 5. Quelle est la communication prévue pour les différentes options prévues et les étapes de leur réalisation ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil d'Etat répond simultanément aux deux interpellations qui, de manière complémentaire, portent sur le développement de la ligne ferroviaire Lausanne – Genève.

Ce programme a été présenté dans l'exposé des motifs et projet de décret (343) accordant un prêt sans intérêts de 158'500'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour le préfinancement de la 4e voie Lausanne – Renens ainsi que des points de croisement de Mies et de Chambésy et autorisant le Conseil d'Etat à procéder à des avances de fonds de 34'800'000 francs aux CFF SA pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne – Genève.

Ce message avait été adopté par le Conseil d'Etat le 13 octobre 2010. Les décrets ont été approuvés par le Grand Conseil le 8 février 2011.

Les études de développement de la ligne portent en particulier sur l'aménagement d'une 3e voie entre Renens et Allaman et d'un tronçon à quatre voies dans le secteur Rolle – Gland. Le schéma de développement de la ligne selon le programme Léman 2030 figure en annexe 2 de l'exposé des motifs. En revanche, ce programme ne prévoit pas la réalisation d'une 3e voie continue entre Renens et

Coppet, compte tenu de l'évolution des priorités dans la planification de l'offre de transport et des horaires.

En effet, un des objectifs prioritaires est de développer l'offre des trains RE Lausanne – Genève, qui a été introduite en décembre 2004, lors de la mise en service de l'horaire Rail 2000, 1ère étape. Ces trains RE desservent les gares de Renens, Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon et Coppet. La desserte locale est assurée par les lignes d'autobus régionales ou urbaines qui rabattent les voyageurs aux gares desservies par les trains RE.

Cette nouvelle offre de trains RE s'est substituée à celle des trains régionaux qui desservaient à la cadence horaire toutes les haltes entre Lausanne et Nyon, respectivement entre Nyon et Genève. Ces prestations avec des trains "accélérés" de type RE ont permis d'améliorer la desserte d'Allaman, de Rolle, de Gland et de Coppet, qui était alors assurée par des trains régionaux "omnibus" s'arrêtant à chaque halte avec des temps de parcours peu attractifs, tant en direction de Genève que de Lausanne, et qui obligeaient par ailleurs le voyageur à changer de train à Nyon.

Cette nouvelle offre a contribué à l'importante croissance de trafic de plus de 60% intervenue depuis le changement d'horaire de décembre 2004. Toutefois, la cadence horaire du train RE est insuffisante pour constituer une offre compétitive par rapport au trafic individuel et faciliter le transfert modal visé sur le couloir Lausanne – Genève. A court terme, soit au changement d'horaire de décembre 2012, ces trains RE circuleront avec une cadence à la demi-heure. Ils disposeront d'un nouveau matériel roulant à deux étages. Cette nouvelle cadence à la demi-heure est réalisable sans infrastructures nouvelles grâce aux performances d'accélération et de freinage de ces nouveaux trains et à leur aménagement avec de larges portes d'accès permettant de diminuer les temps d'arrêts en gare. Ces trains RE desserviront Annemasse à la mise en service de la nouvelle ligne Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA).

A l'horizon 2030, l'objectif est de doubler cette cadence avec un train RE tous les quart d'heure, soit une offre de niveau RER à l'échelle lémanique. La réalisation de cette cadence nécessite d'aménager un tronçon à quatre voies, au moins entre Rolle et Gland, pour assurer le dépassement des trains RE par les trains IC.

Il faudra aussi prendre en compte le potentiel des nouvelles technologies dans les systèmes de contrôle des trains. Ceux-ci se basent sur les moyens de télécommunications sans fil (GSM-R : Global System for Mobile communications - Railways) et donnent en permanence la position des trains. Ces nouvelles technologies permettront de réduire les intervalles de circulation entre trains (vitesse des trains et distance de freinage contrôlée de manière dynamique) et pourront, le cas échéant, réduire les besoins d'investissement en infrastructure.

Entre Lausanne et Allaman, la mise en service de nouveaux trains FLIRT sur le RER Vaud, beaucoup plus rapides (accélération, freinage, larges portes permettant de réduire les durées d'arrêts en station) a permis, au dernier changement d'horaire de décembre 2011, d'introduire une cadence à la demi-heure. Avec l'ancien matériel roulant, moins performant, la construction d'une 3ème voie au moins entre Saint-Prex et Allaman était le préalable pour assurer cette cadence du RER Vaud à la demi-heure.

Le programme Léman 2030 qui a été présenté dans l'exposé des motifs d'octobre 2010 marque ainsi un changement de priorités dans le développement de l'offre entre Lausanne et Genève. Il en découle des besoins d'investissements d'infrastructure différents de ceux qui étaient imaginés à la fin des années huitante lors de la conception initiale du programme Rail 2000.

Depuis l'adoption des décrets, au niveau fédéral, le Conseil fédéral a présenté le 31 mars 2011, dans le cadre d'une procédure de consultation fédérale ses propositions concernant le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le message définitif sera soumis aux Chambres fédérales au début de l'année 2012.

Selon le dossier de cette consultation fédérale, le principe proposé par le Conseil fédéral est d'établir des programmes de développement par étapes qu'il soumettra au Parlement tous les quatre à huit ans. La première étape de réalisation durera jusque vers 2025. Elle porte sur un montant d'investissement de 3.5 milliards de francs. Une étape suivante d'aménagement pour l'horizon 2030 serait soumise au Parlement en 2017. Elle visera des investissements ultérieurs d'un ordre de grandeur de 5 à 6 milliards de francs. Le peuple suisse sera appelé à se prononcer en 2013 ou 2014 sur les modifications constitutionnelles envisagées, qui constituent un contre-projet à l'initiative populaire "pour les transports publics" déposée par l'Association transport et environnement (ATE).

Compte tenu de l'évolution des priorités et des coûts du projet d'une nouvelle ligne en tunnel sous le Chestenberg (au nord de Lenzburg) sur la ligne Olten – Zurich, le Conseil fédéral propose de modifier la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF ; RS 742.140.2) du 26 mars 2009 et de réaffecter le montant prévu initialement pour cet ouvrage (1.1 milliard de francs). Le montant sera principalement attribué au projet de transformation du noeud de Lausanne (prolongement des quais en vue d'accueillir des trains à deux étages IC longs de 400 m) et à la réalisation d'un saut-de-mouton entre Malley et Renens, en complément du projet de 4e voie Lausanne – Renens (210 millions de francs) déjà décidé dans la LDIF. Ces nouveaux investissements, planifiés en 1ère phase du programme Léman 2030, sont chiffrés à un montant de 1.05 milliards de francs. En principe, ce montant sera disponible indépendamment de la votation populaire, s'agissant d'une réaffectation d'un crédit décidé dans le cadre de la LDIF.

Sur l'axe Lausanne – Genève, l'étape de développement 2025 vise à garantir les capacités en trafic marchandises, compte tenu du développement de l'offre voyageurs. Elle comprend pour un montant de 330 millions de francs la réalisation de deux secteurs à trois voies, destinées à permettre le dépassement des trains marchandises par les trains voyageurs. Ces deux secteurs se situent entre Coppet et Founex (voie centrale) ainsi que dans la zone d'accès à la gare de Lausanne-Triage (voie centrale de "présélection" pour les trains marchandises en provenance de Morges - Genève).

Réponse aux questions de l'interpellation "Après le "mitage" du terrain celui de la 3e voie CFF se met-il en place ?"

1. A-t-il connaissance du programme des CFF visant à ne pas faire une priorité d'une troisième voie continue Lausanne – Genève ?

Le développement de l'infrastructure ferroviaire relève des compétences de la Confédération et non de celle des CFF. Le processus de développement du réseau par étapes sera fixé dans le prochain message du Conseil fédéral aux Chambres fédérales.

Comme expliqué dans le préambule, la réalisation d'une 3e voie continue entre Lausanne et Genève, destinée à la circulation chaque heure de trains régionaux s'arrêtant à toutes les haltes, ne constitue plus la priorité. Pour la desserte régionale entre Allaman et Coppet, l'objectif du programme Léman 2030 est de développer la cadence des trains RE Lausanne – Renens – Morges – Allaman – Rolle – Gland – Nyon – Coppet – Genève. Une première amélioration interviendra en décembre 2012 avec l'introduction de la cadence à la demi-heure et la mise en service d'un nouveau matériel roulant à deux étages. L'étape suivante d'amélioration sera d'offrir une cadence au quart d'heure. Elle nécessitera de très importants travaux puisqu'il sera nécessaire de construire quatre voies, au moins entre Rolle et Gland, pour permettre aux trains IC de dépasser les trains RE.

2. Si oui, quelles en sont les raisons ?

Comme indiqué dans le préambule, la priorité est aujourd'hui donnée au développement de l'offre RE avec, à terme, une cadence au quart d'heure.

3. A-t-il connaissance d'alternatives prévues et dans quel délai ?

Comme mentionné précédemment, la priorité porte sur la réalisation de quatre voies, au moins entre Rolle et Gland. Le délai de réalisation dépendra des moyens financiers disponibles au niveau fédéral, mais surtout de l'augmentation du trafic sur l'axe Lausanne – Genève, en particulier sur les trains RE dont l'offre sera doublée en décembre 2012, et aussi de la poursuite de la croissance démographique. Ces travaux pourraient être réalisés à l'horizon 2030.

4. Dans le cadre du préfinancement des études pour la troisième voie où en est son état d'avancement ?

Dans un premier temps, des études préliminaires ont été conduites en 2011 par les CFF en collaboration avec les autorités communales pour définir les besoins de développement des gares de Coppet, de Nyon, de Gland, de Rolle et de Morges, en tenant compte de la vision à long terme du développement de la ligne Lausanne – Genève. Les buts poursuivis par ces études sont de mettre en évidence les projets connexes des partenaires, arrêter les besoins de chacun, trouver des solutions communes et définir les emprises ferroviaires maximales.

Simultanément, les CFF ont engagé des études préliminaires de tracé, par tronçons successifs, pour déterminer les emprises nécessaires à la réalisation de quatre voies sur la ligne.

A cet effet, il conviendra que les communes tiennent compte dans les plans d'affectation locaux des surfaces à réserver pour assurer l'emprise de quatre voies.

Enfin, les CFF ont engagé les études d'avant-projet des voies de dépassement des trains marchandises (secteurs de Coppet – Founex et accès à Lausanne-Triage, à Denges) dont le financement serait assuré dans l'étape de développement 2025 du réseau ferroviaire suisse.

De nouvelles études d'offre et d'horaire seront conduites pour la ligne Lausanne – Genève en 2012 afin d'affiner les besoins effectifs d'infrastructure, notamment sur le tronçon Rolle – Gland, en tenant compte des derniers développements de la planification au niveau national.

5. Quelle est la communication prévue pour les différentes options prévues et les étapes de leur réalisation ?

La communication générale sur les principales options et les étapes de leur réalisation est assurée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), dans la mesure où ces décisions relèvent de la compétence du Conseil fédéral.

Une structure de communication est constituée dans le cadre du projet Léman 2030 pour les informations relevant directement du projet. La communication est assurée d'entente entre les partenaires au projet Léman 2030, à savoir l'Office fédéral des transports (OFT), les CFF et les cantons de Genève et de Vaud.

Réponse aux questions de l'interpellation "Moins de bruit, mais à quel prix pour la mobilité, que faire pour se faire entendre des CFF ?"

1. Quels sont ses moyens de pousser les CFF à revoir leur copie ?

Pour mémoire, sept projets d'assainissement phonique, soit les projets de Bursins, Crans-près-Céligny, Founex, Gland, Luins, Nyon (avec extension sur Prangins sud) et Prangins, avaient été mis à l'enquête publique du 17 août au 15 septembre 2011 dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans pour les installations ferroviaires. Ces projets sont établis par les CFF sur mandat de l'Office fédéral des transports (OFT) qui en assure le financement.

Après avoir pris connaissance de l'interpellation, l'Office fédéral des transports (OFT) a rappelé que l'assainissement phonique des chemins de fer doit être achevé d'ici le 31 décembre 2015 en application de l'article 3 de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer du 24 mars 2000 (RS 742.144).

Les projets ont été établis selon la situation actuelle. Toutefois, l'OFT entrerait en matière sur des modifications de projets lorsque des développements des infrastructures ferroviaires sont prévus à court et moyen terme. Mais, l'OFT doit aussi tenir compte de la nécessité d'améliorer sans tarder la situation actuelle des riverains. L'OFT a précisé qu'en cas de développement de nouvelles infrastructures, la pose de parois antibruit (PAB) ne constituerait pas un obstacle à la réalisation ultérieure de ces nouveaux projets. Les PAB pourront le cas échéant être déplacées. Les installations de PAB se limitent principalement aux zones d'habitation.

On peut également s'attendre à long terme à une diminution des émissions de bruit avec le renouvellement du matériel roulant ferroviaire, notamment dans le secteur des wagons marchandises.

Le canton, par le Service de la mobilité, a ainsi fait opposition aux projets de PAB dans des secteurs où des projets d'infrastructure sont prévus à l'horizon 2025. En revanche, compte tenu des déterminations de l'OFT, les secteurs, où des réalisations ne sont pas planifiées avant 2025, doivent être assainis contre le bruit, sur la base de la situation actuelle.

Selon ce principe, à Lausanne-ouest (secteur ouest de la gare), la pose des parois antibruit (PAB) a été reportée jusqu'à la construction de la 4e voie. Dans l'immédiat, les bâtiments seront équipés de fenêtres insonores. Dans la zone de la nouvelle station de Prilly-Malley qui sera mise en service en juin 2012, la position des PAB a été adaptée en fonction de la future 4e voie.

Les CFF révisent actuellement le projet Lonay / Morges-Est, déjà présenté en 2005, où doit se réaliser une 3e voie pour l'accès des trains marchandises à Lausanne-Triage. Une solution comparable à celle qui a été entreprise pour Lausanne-ouest avec la pose dans un premier temps de fenêtres insonores, est examinée à titre de variante. Dans cette éventualité, une nouvelle mise à l'enquête sera nécessaire.

Concernant les projets mis à l'enquête publique en août 2011, le canton, par le Service de la mobilité, a fait opposition au projet d'assainissement du bruit à Founex, en constatant l'absence de coordination avec le projet de voie pour le dépassement des trains marchandises. L'OFT examine actuellement avec les CFF les variantes envisageables, notamment la pose dans un premier temps de fenêtres insonores.

2. Comment envisage-t-il les conditions de son préfinancement dans un tel cas de figure ?

Pour rappel, le préfinancement des cantons concerne la construction de la 4e voie Lausanne – Renens. En revanche, les mesures d'assainissement contre le bruit sont financées par la Confédération qui dispose des fonds nécessaires.

Aucun préfinancement n'est demandé aux cantons pour les parois anti-bruit.

3. Quel soutien entend-il donner aux communes dans ce dossier ?

Les services concernés, soit le Service de la mobilité du Département des infrastructures et le Service de l'environnement et de l'énergie du Département de la sécurité et de l'environnement, sont à disposition des autorités municipales pour se concerter avec elles, le cas échéant, dans le cadre des procédures d'approbation des plans (PAP) conduites par l'OFT et pour examiner les propositions de modifications à apporter aux projets.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 18 janvier 2012.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean