

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Catherine Labouchère - Travaux CFF à la gare de Lausanne : prévenir plutôt que guérir

Rappel de l'interpellation

Tout récemment, on a pu apprendre par la presse que la planification des travaux à la gare de Lausanne entraînerait la fermeture d'une voie Lausanne-Renens. Il est évident que des travaux aussi importants que ceux du chantier de la gare de Lausanne auront des répercussions sur le trafic et l'organisation, et cela pendant plusieurs années. Mais, il est tout aussi évident que ces travaux non seulement sont indispensables, mais qu'ils sont la clé d'une modernisation nécessaire des infrastructures ferroviaires. Partant du principe que les inconvénients liés à un tel chantier peuvent être bien compris de la population s'ils sont bien expliqués et, dans la même optique, savoir que des mesures d'accompagnement bien planifiées et structurées peuvent être mises en place rapidement en cas de problème au service des usagers, contribueront à mieux faire accepter les aléas dus aux travaux, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- 1. Comment a-t-il prévu d'informer la population sur la planification des travaux ?*
- 2. Existe-il un calendrier des étapes et des mesures d'accompagnement en cas de problème ?*
- 3. Y a-t-il un inventaire des mesures techniques indispensables pour assurer la fluidité du trafic pendant la durée des travaux (par exemple maintenance électrique, entretien des voies, matériel roulant plus performant, etc.) ?*
- 4. Comment les usagers pourront-ils obtenir de l'aide en cas de problème et auprès de qui ?*
- 5. Quelle est la coordination prévue avec les autres cantons pour le trafic ferroviaire, notamment avec la ligne du pied du Jura ?*
- 6. De manière générale, comment le gouvernement va-t-il s'assurer que le trafic ferroviaire ne subisse pas de perturbations lourdes pendant les travaux ?*

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Ne souhaite pas développer.

(Signé) Catherine Labouchère

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Les travaux de réaménagement des gares de Lausanne et de Renens ainsi que la construction de la 4^{ème} voie entre Renens et Malley et du saut-de-mouton de Malley seront conduits sous la responsabilité des CFF qui sont les maîtres de l'ouvrage. Le financement des travaux sera assuré par la Confédération. Les Chambres fédérales ont accepté en juin 2013 les dispositions constitutionnelles et légales à cet effet, qui s'inscrivent dans le cadre du message du Conseil fédéral sur le projet de financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Les dispositions constitutionnelles, qui comprennent notamment l'affectation d'un point de TVA à l'alimentation du futur Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), doivent être acceptées en votation populaire en principe en février 2014.

Les travaux concernant le secteur Lausanne – Renens seront financés par une réaffectation, réalisée dans le cadre du message sur FAIF, des ressources du programme de développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB, adopté par les Chambres fédérales en 2009.

Les coûts des travaux représentent un investissement d'environ 1 milliard de francs.

Les études ont été engagées par les CFF dans le cadre du programme appelé Léman 2030 sur la base d'un préfinancement cantonal. Le 21 décembre 2009, la Confédération, par l'Office fédéral des transports (OFT), les Cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF avaient à cet effet signé une convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne - Genève-Aéroport. L'engagement du canton a été approuvé par le Grand Conseil le 8 février 2011.

Depuis lors, les études ont progressé conformément au programme prévu. Le réaménagement de la gare de Renens ainsi que les projets de 4^{ème} voie entre Renens et Lausanne et du saut-de-mouton de Malley ont été étudiés en première priorité (ndr : Un saut-de-mouton est un aménagement permettant à deux voies ferrées de passer l'une par-dessus l'autre, et non de se croiser à niveau). Ces projets ont fait l'objet d'une enquête publique en juin 2013. Ils ont suscité une dizaine d'interventions. Le début des travaux devrait intervenir durant le 2^e semestre 2014. Ces projets visent, d'une part, à préparer l'augmentation prévue de la fréquentation en gare de Renens, en y améliorant les accès aux trains, et d'autre part à faire face à la croissance prévue du trafic ferroviaire sur ce tronçon, comprenant notamment le passage à une fréquence au quart d'heure d'une première ligne du RER Vaud.

Les études de réaménagement de la gare de Lausanne sont en cours avec pour but de mettre à l'enquête publique ces travaux en 2014. Ce réaménagement a pour objectif l'allongement de quais à 400 mètres, afin d'accueillir des trains plus longs offrant plus de capacité, l'agrandissement et la modernisation de l'ensemble des espaces souterrains. Il sera l'occasion de procéder également à l'amélioration des connexions avec les autres modes de transport.

Il est enfin nécessaire de réaménager la zone de garage des trains à l'est de Lausanne aux Paleyres avec trois voies de 400 m de long, libérant ainsi le secteur de garage à l'ouest de la gare de Lausanne (zone de garage actuelle des TGV notamment).

La réalisation de ces travaux dans le secteur Lausanne – Renens sera conduite en deux étapes principales successives :

1. Le réaménagement de la gare de Renens ainsi que la réalisation de la 4^{ème} voie entre Renens et Lausanne et du saut-de-mouton de Malley entre 2014 et 2019 environ.
2. La transformation de la gare de Lausanne entre 2017 et 2023 environ.

Ces infrastructures seront complétées par de nouvelles installations de sécurité entre Renens et Lausanne (mise en service prévue à fin 2016) et en gare de Lausanne (mise en service prévue à fin 2019).

Afin d'assurer la stabilité des horaires durant la période des travaux, les CFF ont établi, en collaboration avec l'OFT ainsi que les services de la mobilité des cantons de Vaud de Genève, un projet d'horaire " Travaux Léman 2030 " qui entrera en vigueur à fin 2015.

Ce projet d'horaire prévoit une augmentation des temps de parcours sur la section entre Lausanne et Renens pour tenir compte des ralentissements des trains dans les secteurs en chantier. Ainsi, le temps de parcours entre l'heure de départ de Genève et celle de Lausanne des trains IC du Plateau passera de 35 minutes à 38 minutes.

Entre Renens et Lausanne, les CFF ont prévu durant la période de construction de la 4^{ème} voie et du saut-de-mouton de Malley d'assurer l'exploitation sur deux voies seulement. Le chantier du saut-de-mouton sera ainsi conduit en disposant d'un accès latéral et en séparant la zone de circulation des trains de celle du chantier. Cette solution est beaucoup plus sûre, plus économique et plus rapide que de conduire un chantier en "îlot" avec des circulations de trains de part et d'autre et un accès au chantier par un passage inférieur provisoire.

Concernant le chantier de la gare de Lausanne, les quais seront successivement inaccessibles au public durant leurs phases de réaménagement. Le projet d'horaire "Travaux Léman 2030" permettra d'assurer l'horaire en disposant de six voies au lieu de huit.

Les CFF affinent la planification de détail des travaux en définissant toutes les phases successives et leurs délais. Les CFF fixent un niveau d'exigences très élevé aux entreprises adjudicataires, en termes de suivi des délais, de qualité des travaux et de respect de la sécurité.

Les CFF disposent à cet effet d'une très grande expérience de conduite de grands travaux tout en assurant l'exploitation ferroviaire, à l'exemple de ceux de la région zurichoise notamment. Le Conseil d'Etat rappelle également que la construction de la nouvelle halte de Prilly-Malley, mise en service à fin juin 2012, s'est déroulée à la perfection, sans perturbation de la circulation des trains. La quatrième voie a ainsi déjà été construite dans le cadre de ce projet sur une distance de près d'un kilomètre entre Lausanne et Renens.

Réponses aux questions :

1. Comment a-t-il prévu d'informer la population sur la planification des travaux ?

L'information à la population est assurée de manière concertée entre les CFF, l'OFT ainsi que les cantons de Genève et de Vaud dans un journal d'information de Léman 2030 "railconnexion", dont le premier numéro est paru le 29 avril 2013. L'éditorial signé par M. Andreas Meyer, directeur général exécutif des CFF, rappelle les objectifs du projet Léman 2030 et présente les buts du journal d'information:

"Aujourd'hui plus de 50'000 personnes par jour prennent le train entre Lausanne et Genève. Ce chiffre nous honore et nous oblige. Nos clients nous font confiance et attendent de nous des prestations de qualité. Pour bon nombre de voyageurs, les transports publics sont devenus indispensables et que ce soit pour les études, le travail ou les loisirs, il n'est plus rare aujourd'hui de passer plusieurs heures par jour dans les transports publics.

Pour répondre à cette demande, il faut des trains plus capacitaires – les premiers sont arrivés en trafic régional – et des infrastructures redimensionnées. Ces investissements sont particulièrement nécessaires sur l'Arc lémanique, où le nombre de voyageurs entre Lausanne et Genève va doubler d'ici 2030. Aujourd'hui trop étroites, ces deux gares seront agrandies. Au total, 14 projets sont planifiés entre Lausanne et Genève pour proposer à nos clients des solutions de mobilité attrayantes à l'avenir. C'est – et de loin – notre plus gros programme d'infrastructure en Suisse romande. D'ici peu, des chantiers vont débiter et des désagréments pour nos voyageurs et les riverains seront

inévitables. Nous ferons tout pour limiter leur impact.

Pour vous apporter des réponses claires et concrètes sur ce projet essentiel, l'ensemble des partenaires – les cantons de Vaud et de Genève, l'Office fédéral des transports et les CFF – ont décidé de lancer le journal d'information railconnexion, dont vous tenez le premier exemplaire en main. Avec ce journal, nous souhaitons vous informer sur les projets et les travaux en cours, mais aussi sur les améliorations de l'offre qui vous attendent et plus largement sur tout ce qui est connecté au domaine ferroviaire. Parce que la mobilité est notre avenir et que nous y travaillons chaque jour pour nos clients."

Le journal paraît deux fois par année. Il est distribué dans les principales gares de l'arc lémanique et mis à disposition aux guichets. Le prochain numéro est prévu pour novembre 2013.

En complément, un pavillon d'information sur l'actualité de Léman 2030 sera mis en place en gare Lausanne dès le mois de novembre 2013 également. Le personnel qui tiendra ces pavillons pourra informer les usagers sur la planification des chantiers, sur l'accès aux quais, sur les modifications d'horaires ou de temps de parcours ainsi que sur les dérangements éventuels. Un pavillon semblable existe également déjà à proximité de la gare de Renens.

Léman 2030 dispose également d'une page spécifique sur le site des CFF. Accessible directement à l'adresse www.leman2030.ch, cet espace sera mis à jour en continu sitôt que le projet entrera dans sa phase de concrétisation.

De plus, chacune des phases importantes fait bien évidemment l'objet d'une communication spécifique aux médias, comme cela a déjà été le cas par exemple le 25 avril dernier à l'occasion de la mise à l'enquête des travaux du tronçon Lausanne-Renens et de la gare de Renens.

Enfin, des rencontres régulières avec les riverains et les associations concernés par les développements susmentionnés ont eu lieu et continuent à se tenir.

2. Existe-il un calendrier des étapes et des mesures d'accompagnement en cas de problème ?

Les CFF ont élaboré un calendrier général des phases successives des travaux qui s'échelonnent sur près de dix ans, comme indiqué dans l'introduction à la présente réponse. Ce calendrier sera affiné en fonction de l'avancement des études, puis des travaux d'entente avec les entrepreneurs. Les étapes successives sont planifiées pour l'ensemble du projet, de même que les délais à respecter pour chacune d'entre elles. Il va de soi que le calendrier des travaux fera l'objet d'un suivi minutieux et d'adaptations si celles-ci s'avèrent nécessaires.

3. Y a-t-il un inventaire des mesures techniques indispensables pour assurer la fluidité du trafic pendant la durée des travaux (par exemple maintenance électrique, entretien des voies, matériel roulant plus performant, etc.) ?

Les CFF assurent une organisation coordonnée des travaux de chantier des activités ordinaires de maintenance. Compte tenu de leur grande expérience de gestion de gros chantiers réalisés sans interruption des trains, les CFF disposent assurément d'un inventaire des mesures techniques indispensables pour assurer la fluidité du trafic pendant la durée des travaux.

L'horaire sera assuré avec le matériel roulant disponible, qui évoluera durant les dix ans de chantier, notamment sur la ligne du Plateau et sur celle du Simplon. Ainsi que mentionné dans le préambule, l'horaire durant la période des travaux incorpore une marge supplémentaire de temps pour parcourir le secteur entre Lausanne et Renens.

4. Comment les usagers pourront-ils obtenir de l'aide en cas de problème et auprès de qui ?

L'information des usagers en cas de problème est assurée dans le cadre de l'information donnée par les CFF et cas de perturbations d'horaires, notamment par les annonces dans les gares, sur leur site Internet et à travers les réseaux sociaux.

Les CFF donneront une information spécifique à leurs voyageurs durant les phases de chantier qui toucheront les gares de Renens, puis de Lausanne, notamment concernant l'accès aux quais.

5. Quelle est la coordination prévue avec les autres cantons pour le trafic ferroviaire, notamment avec la ligne du pied du Jura ?

L'OFT et les CFF assurent la coordination entre les cantons concernant l'évolution de l'horaire. L'OFT a approuvé les principes du projet d'horaire "Travaux Léman 2030". Il conduit des discussions avec les autres cantons concernés, outre Vaud et Genève (Neuchâtel, Jura, Berne, Bâle-campagne et Bâle-ville, Soleure, Argovie) pour ajuster le projet, d'entente avec les CFF.

6. De manière générale, comment le gouvernement va-t-il s'assurer que le trafic ferroviaire ne subisse pas de perturbations lourdes pendant les travaux ?

Le Conseil d'Etat a pris connaissance avec satisfaction du projet d'horaire "Travaux Léman 2030" qui, malgré la diminution du nombre de voies disponibles entre Lausanne et Renens et en gare de Lausanne, permettra de maintenir l'offre ferroviaire de la gare de Lausanne sans perturbations majeures. Dans le cadre des discussions mentionnées dans la réponse à la question précédente, il s'assurera que tel reste le cas pour la version définitive de l'horaire "Travaux Léman 2030".

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 2 octobre 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean