

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner les objets suivants :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de
CHF 14'500'000 pour financer les études des infrastructures nécessaires à la 2e étape de
développement du RER Vaud**

et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur

- **la motion transformée en postulat Roxanne Meyer Keller et consorts au nom des
député-e-s du district de la Broye-Vully demandant le déblocage des crédits
nécessaires pour améliorer les infrastructures ferroviaires et routières dans la
Broye-Vully (11_MOT_152)**
- **la motion Frédéric Haenni et consorts transformée en postulat demandant de
tenir compte, dans le cadre de l'EMPD actuellement à l'étude, d'une politique
globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat, notamment en liant
la requalification de la RC 601a avec une offre performante des transports
publics (08_MOT_019)**
- **sur le postulat Jean-François Cachin et consorts : "Tirons la prise du congélateur
et dégelons le dossier RC 601" (09_POS_160)**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 3 juillet 2014 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés à Lausanne, et était composée de Mmes Annick Vuarnoz et Ginette Duvoisin, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Laurent Miéville, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor, François Debluë, Eric Züger et Philippe Modoux, président et rapporteur. Mme Roxanne Meyer Keller, postulante, était excusée et remplacée par M. Hugues Gander, participant à la séance avec voix consultative.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Vincent Krayenbühl (directeur général de la DGMR) et Julien Niquille (responsable projets, offre et horaires transport public à la DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT D'ÉTUDE DE CHF 14'500'000 POUR FINANCER LES ÉTUDES DES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES À LA 2^e ÉTAPE DE DÉVELOPPEMENT DU RER VAUD

2.1. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le présent EMPD concerne le développement du RER Vaud. Or, dans ce domaine, les conditions-cadres sont en mouvement. La cheffe du DIRH relève notamment que le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) financera dès 2016 la majeure partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris le trafic régional, ce qui modifiera profondément le rapport des cantons au financement. Par ailleurs, l'audit de sécurité sur l'ensemble du réseau CFF permet de prioriser les interventions visant à moderniser et sécuriser les infrastructures ferroviaires. Ces éléments interviennent dans le contexte de la stratégie, voulue par le Grand Conseil, de développer les chemins de fer régionaux privés vaudois (renouvellement du matériel roulant et augmentation de la capacité des infrastructures), ainsi que du fonds d'infrastructure pour les agglomérations, qui permettra de financer certains projets.

Mise en place du Réseau express régional vaudois (RER Vaud)

La « révolution » du RER est le fait que désormais les trains régionaux traversent la gare de Lausanne, ce qui crée un réseau plus rapide et plus attractif, avec des lignes diamétrales, un élément qui explique l'architecture et les contraintes de ce réseau, le principe étant de faire aller les RER le plus loin possible avant qu'ils ne se fassent rattraper par les trains des grandes lignes, raison pour laquelle leur circulation est décalée en gare de Lausanne d'un quart d'heure par rapport aux trains grandes lignes.

Ce système de trains qui ne s'arrêtent pas longtemps permet une offre de qualité. Ainsi, la fréquentation sur les RER vaudois a doublé entre 2003 et 2012, avec les synergies entre les réseaux urbains et cantonaux notamment à Lausanne avec le m2, une augmentation de fréquentation qui a également contribué à augmenter les recettes.

Pour mémoire, le développement du RER vaudois a connu les étapes suivantes :

- 1999 : première ligne Yverdon-les-Bains – Villeneuve ;
- 2001 : deuxième ligne Vallorbe – Payerne ;
- 2004 : quatre lignes transversales, quatre lignes complémentaires ;
- 2010-2011 : nouveau matériel roulant, notamment rames Flirt, et amélioration des cadences.

Modification du mode de financement de l'infrastructure ferroviaire

L'Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2016, a été accepté par le peuple le 9 février 2014. Il doit garantir le financement à long terme de l'exploitation, de la maintenance et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, tant pour le réseau CFF que pour le réseau régional. Pour ce faire, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé de créer un nouveau fonds de durée indéterminée, le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Concrètement, les cantons financeront le FIF à raison de 500 millions par an, la part du canton de Vaud s'élevant à environ 30 millions. Ainsi, dès 2016, les crédits-cadre cantonaux destinés au financement de l'infrastructure disparaîtront.

Cet EMPD vise dès lors à ce que les développements du RER Vaud soient inscrits dans la convention de prestations entre les CFF et la Confédération dès 2017, et en particulier pour la tranche 2017-2020. En effet, pour ne pas attendre passivement qu'il se passe quelque

chose dans le canton de Vaud, l'objectif du crédit d'étude est de financer spontanément les études et de disposer de projets mûrs afin de stimuler les CFF à aller de l'avant. Ainsi dès 2017, les études seront faites, les permis de construire prêts à être délivrés.

Il s'avère en effet que le préfinancement est un outil éprouvé : par exemple, le préfinancement des études du noeud Lausanne-Renens ont permis d'avancer le projet de réfection de la gare de Lausanne et d'accélérer la mise à l'enquête de la 4^e voie et du saut-de-mouton entre Lausanne et Renens. A l'avenir, le canton pourrait être amené à préfinancer la réalisation de certaines infrastructures pour garantir une réalisation rapide dès les projets établis.

Développement du RER Vaud à l'horizon 2019-2020

L'idée est de commencer par la desserte vers le Nord vaudois, afin de raccrocher Grandson dans une desserte de RER, mesure cofinancée par la Confédération en relation avec Agglo Y. En parallèle, il s'agira d'établir une liaison directe de la Vallée de Joux avec une desserte jusqu'au Brassus, un gain qualitatif énorme. En parallèle, il y aura le développement d'une ligne RER en direction de la Broye qui permettra de raccrocher Avenches en direct sur Lausanne. Le dernier point concerne le cœur de l'agglomération, avec la création d'une gare de rebroussement à la Sarraz qui permettra de développer une offre au quart d'heure.

Pour atteindre ce développement, il s'agira de développer la dimension sécuritaire, un élément qui n'avait pas été identifié au préalable. Un certain nombre de lignes ont en effet des installations de sécurité qui datent des années 50 et 60, notamment dans la Broye, lesquelles sont non pas dangereuses mais obsolètes. Il s'agira dès lors de coupler les questions d'augmentation de la capacité de l'infrastructure avec la sécurisation. Les éléments de sécurité qui n'avaient pas été pris en compte lors du dernier projet de développement vont retarder un peu le planning de réalisation des projets. Avec en contre partie une immense augmentation de la sécurité et des capacités de desserte sur l'ensemble du territoire vaudois. De plus, le développement de la capacité repose sur le développement du noeud ferroviaire entre Lausanne et Renens (4^{ème} voie), puis sur le noeud de Lausanne, avant de s'attaquer à la ligne en direction de la Broye et celle en direction de Vallorbe.

Les grandes étapes de développement du RER vaudois à l'horizon 2020 sont :

- *Etape 1 – Grandson – horizon horaire 2016* : construction d'une gare de rebroussement à Grandson, mise en conformité des quais et accès à Chavornay, avec en point de mire une desserte de Grandson à la demi-heure vers Lausanne.
- *Gare de Villeneuve – horizon 2019* : en parallèle de l'augmentation du gabarit des tunnels, mise en conformité des quais et accès de la gare de Villeneuve, avec en point de mire la desserte de Villeneuve et de Bex par les RegioExpress en provenance de Genève et un accès aisé à l'Hôpital Riviera-Chablais (bus depuis Villeneuve).
- *Etape 2 – partie Broye – horizon 2019-2020* : point de croisements supplémentaires, double voie entre Moudon et Lucens, mise en conformité des quais et accès dans plusieurs gares, avec en point de mire la cadence à la demi-heure vers Lausanne depuis Puidoux, Palézieux, Moudon, Lucens et Payerne, et la sécurité des croisements assurée.
- *Etape 2 – partie Vallée de Joux – horizon 2019-2020* : gare de rebroussement du Day, adaptation des installations de sécurité avec en point de mire une desserte de la Vallée de Joux sans changements depuis Lausanne.
- *Etape 3 – Cadence au quart d'heure – horizon 2019-2020* : gare de rebroussement à Cully et à la Sarraz, avec en point de mire cadence au quart d'heure entre Cully et Cossonay.

Une décennie de travaux pour développer l'offre

Les projets de développement de l'infrastructure et de l'offre de transports prévus durant la période 2015 à 2025 sont nombreux et préparent un nouveau saut qualitatif dans l'offre de transport pour le canton de Vaud. Toutefois, couplés aux autres projets, à l'instar des projets au sein des agglomérations, du renforcement des bus régionaux sur l'ensemble du territoire, du développement des dessertes urbaines dans les villes, des projets routiers comme la RC 601, ou du RER franco-valdo-genevois (CEVA), ce développement des infrastructures générera une période de grands chantiers qui auront des impacts importants. Cette simultanéité des interventions nécessitera une bonne organisation et une parfaite coordination. La création de la DGMR qui allie projets routiers et de TP facilitera cette coordination, en ayant un pool de direction disposant d'une vision globale des projets en cours.

Tous ces efforts d'investissement ont pour objectif de développement de l'offre au service du report modal : entre 2000 et 2010, le nombre de détenteurs d'abonnements de transports public (AG, ½ tarifs, autres) dans le canton de Vaud est passé de 31% à près de 46%. Avec le développement de l'offre, ce taux de détenteurs d'abonnements devrait encore augmenter, le canton de Zürich ayant un taux de détenteur d'abonnements de transports publics de 70%.

2.2. DISCUSSION GÉNÉRALE

On ne peut que saluer cette évolution du RER Vaud, le canton ayant pris des enseignements de Suisse alémanique, notamment le S-Bahn zurichois qui a bénéficié de près de 20 milliards de fonds fédéraux. Le choix de préfinancer des études est la bonne voie à prendre pour pouvoir bénéficier des fonds fédéraux.

La mécanique du RER Vaud est appelée à devenir de plus en plus complexe. Aussi s'agit-il de discuter avec les CFF du temps nécessaire à lever les dérangements et de la capacité des CFF à lever les dérangements sur le réseau vaudois, qui est large puisqu'il s'étend de Nyon – Genève à St-Maurice et du Nord à Lausanne. Le temps de levée des dérangements sera en effet un élément clef pour garantir le bon fonctionnement du RER Vaud, notamment dans le cadre des travaux liés à Léman 2030.

On va inscrire le RER dans les conventions de prestation entre la Confédération et les CFF. Mais il y a aussi des conventions entre le canton de Vaud et les CFF. Dans ce système, quel est le pouvoir de pression grâce à ces conventions pour faire avancer les projets ?

Il y a en effet des mandats de planification signés entre les CFF et les cantons, qui déterminent quelles infrastructures sont nécessaires pour atteindre les objectifs que l'on se donne. Toutefois, ces mandats de planification n'engagent pas l'OFT, qui finance, lequel financement est dorénavant libéré par les Chambres fédérales. Dans ce contexte, l'idée est que le canton, indépendamment de l'argent qui sera libéré par l'OFT, avance les fonds pour préfinancer les études, afin d'être prêt à réaliser les projets quand les Chambres fédérales libéreront les fonds. Par ailleurs, il n'est pas exclu que l'OFT n'entre, par exemple, en matière que pour 75% des besoins dans le prochain plan de financement, le solde étant reporté au plan de financement suivant ; dans ce contexte, le CE n'exclut pas de proposer au GC de préfinancer la réalisation pour tout réaliser d'un seul coup. De plus, dans le cas de préfinancements, les cantons ont beaucoup plus à dire ! Les modèles de préfinancement offrent dès lors une meilleure position pour poser des conditions dans les projets.

Quelles sont les possibilités de collaborer avec les voisins pour augmenter les performances et les prestations de l'offre de TP ?

Par essence un train circule en réseau, dès lors la concertation est par essence là : il y a la CTSO réunissant les chefs de départements des transports de Suisse occidentale, la

Conférence suisse des chefs de départements des transports, le niveau international avec par exemple la question de la desserte en TGV de la gare de Lausanne. Pour ce qui relève de Léman 2030, de la gare de Lausanne, etc. il y a un comité stratégique où siègent Vaud, Genève, les CFF et l'OFT.

Que font les voisins, Fribourg par exemple ?

Le canton de Fribourg a déjà développé son RER, notamment la croix broyarde avec la ligne qui relie Yverdon à Fribourg, en concertation avec le canton de Vaud, avec une réorganisation des bus à la clef. La deuxième étape, qui nous concerne plus – notamment la ligne Nord Sud de la croix broyarde, va également se faire en concertation avec Fribourg. De la même manière, l'amélioration de l'offre dans le Chablais de fait en concertation avec le Valais.

Le retard lié aux mesures de sécurité sur les lignes CFF, notamment dans la région de la Broye, pénalisera-t-il l'avancement de cet EMPD ?

Concernant l'augmentation de la capacité et l'infrastructure ferroviaire, l'accord avec l'OFT pour améliorer la sécurité est en cours de négociation, et porte sur plusieurs centaines de millions de francs. Le Conseil d'Etat a rencontré les CFF et l'OFT, suite au drame de Granges Marnens. On espère que l'amélioration de la desserte de la Broye ne souffrira pas de retards pris dans ces investissements de sécurité.

Concernant la sécurité du réseau, même s'il y a quelques points noirs qui doivent être encore améliorés – notamment des installations électromécaniques qui datent des années 60 ou 70, il faut relever qu'on a un bon niveau de sécurité du réseau ferroviaire sur l'ensemble du territoire. CFF Infrastructure a mis en oeuvre un plan d'action qui vise à éliminer ces points noirs le plus rapidement possible, la Broye en étant un. Il s'agit principalement de corriger un problème d'obsolescence : les installations des années 50 ne peuvent plus être modernisées, les composantes ne sont plus fabriquées.

Pourquoi ne trouve-t-on pas dans cet EMPD d'explications concernant l'avenir des infrastructures dans le district de Nyon ?

On ne peut pas comparer la desserte de Nyon, la gare la mieux desservie après Lausanne et Renens, au reste du canton : Nyon a déjà quatre trains grande ligne par heure, dont deux RE à deux étages. A l'horizon 2030, il y aura une RER au quart d'heure de Genève à Coppet, avec le projet CEVA. De plus les structures d'agglomération du Grand Genève, projet qui a le plus haut taux de cofinancement et dans lequel Vaud participe au financement, concernera le district de Nyon et les gares de Nyon, Rolle, Gland et Coppet.

On ne peut pas développer une mobilité à deux vitesses où l'arc lémanique seul aurait une desserte de grande qualité. Chaque région doit faire l'objet d'une amélioration de la mobilité, avec une fluidification de la mobilité à l'intérieur des agglomérations et des régions du canton, et entre les régions, agglomérations et centres économiques. Le RER Vaud s'inscrit dans cette logique de connecter les régions périphériques. Cet EMPD se concentre sur les régions périphériques ; les agglomérations et l'axe lémanique font l'objet d'autres projets.

Si le transfert vers les TP continue, avec utilisation seulement en cas de besoin de voitures (locations et systèmes type mobility), à terme la réflexion sur le réseau fin autour des gares RER pour que les gens se greffent au système doit se poser.

Concernant le développement de l'offre ferroviaire et l'évolution des modes de déplacement des populations, il est clair qu'à l'horizon 2050 de nouvelles stratégies devront être mises en place. Les mesures liées aux parkings d'échange, etc. sont des mesures d'accompagnement à la desserte ferroviaire, s'inscrivant dans la stratégie dite de la séduction : développer l'offre en TP le plus proche des gens possible là où ils sont, mais sans les contraindre. La stratégie des

parkings d'échange doit être revue, proche des gares régionales au lieu des communes de l'agglomération vu le développement de l'offre ferroviaire régionale. Mais il y a d'autres mesures, en relation avec le développement de l'offre ferroviaire, à l'instar des plans de mobilité des entreprises.

2.3. LECTURE DE L'EMPD

4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Sur la demande de crédit de 14,5 millions de cet EMPD, il y a pratiquement 11 millions qui sont préfinancés. Du moment que c'est préfinancé, comment se fait-il qu'on amortisse la totalité du crédit et non pas la différence entre le crédit demandé et le préfinancement de 11 millions ?

Le directeur général DGMR renvoie au tableau figurant sous le chapitre 4.16 *Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement*, en pointant la ligne « Revenus extraordinaires des préfinancements ». Les préfinancements font en effet l'objet d'une technique spécifique, ceux-ci étant considérés comme des revenus.

Dès lors, pourquoi calcule-t-on les charges d'amortissement sur l'ensemble pour les communes alors que ces montants ont été déduits ?

Le directeur général DGMR explique qu'il s'agit de la part cantonale : le canton paie le 100% et ensuite il y a un décompte : les communes, qui n'ont pas préfinancé, payent 30%.

2.4. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

2.5. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

2.6. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

3. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION TRANSFORMÉE EN POSTULAT ROXANNE MEYER KELLER ET CONSORTS AU NOM DES DÉPUTÉ-E-S DU DISTRICT DE LA BROYE-VULLY DEMANDANT LE DÉBLOCAGE DES CRÉDITS NÉCESSAIRES POUR AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET ROUTIÈRES DANS LA BROYE-VULLY (11_MOT_152)

3.1. POSITION DE LA POSTULANTE

Le remplaçant de la postulante applaudit à cet EMPD. Le souhait ultime étant qu'Avenches soit desservi à la demie heure.

3.2. VOTE DE LA COMMISSION

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

4. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION FRÉDÉRIC HAENNI ET CONSORTS TRANSFORMÉE EN POSTULAT DEMANDANT DE TENIR COMPTE, DANS LE CADRE DE L'EMPD ACTUELLEMENT À L'ÉTUDE, D'UNE POLITIQUE GLOBALE ET CONCERTÉE DE LA MOBILITÉ DANS LA BROYE ET LE JORAT, NOTAMMENT EN LIANT LA REQUALIFICATION DE LA RC 601A AVEC UNE OFFRE PERFORMANTE DES TRANSPORTS PUBLICS (08_MOT_019)

4.1. VOTE DE LA COMMISSION

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

5. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT JEAN-FRANÇOIS CACHIN ET CONSORTS : "TIRONS LA PRISE DU CONGÉLATEUR ET DÉGELONS LE DOSSIER RC 601" (09_POS_160)

5.1. POSITION DU POSTULANT

Le postulant accepte la réponse et remercie le Conseil d'Etat d'avoir retiré la prise du congélateur. Il est à titre personnel pour une fluidité du trafic dans ce secteur, notamment au niveau d'Epalinges, afin d'éviter d'avoir des files de voitures interminables. De plus il souhaite que le giratoire prévu au niveau de l'Ecole Hôtelière soit réalisé rapidement, pour éviter des oppositions inutiles.

5.2. VOTE DE LA COMMISSION

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

Oron-la-Ville, le 19 août 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*