

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit de
CHF 3'300'000 pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables à CFF SA
destinés à financer la construction d'un nouveau quai à la gare de Grandson pour
le Réseau Express Régional (RER) Vaud**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 19 mars 2015 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, et était composée de Mmes Ginette Duvoisin, Céline Ehrwein-Nihan (en remplacement de Daniel Brélaz) et Myriam Romano-Malagrifa, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Olivier Mayor, François Debluë, Eric Züger, Michele Mossi, Alexandre Rydlo, Laurent Miéville et Philippe Modoux, président et rapporteur. Est excusé M. Daniel Brélaz.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), était accompagnée de MM. Vincent Krayenbühl (délégué du Conseil d'Etat aux grands projets ferroviaires) et Pierre-Yves Gruaz (directeur général de la Direction générale de la mobilité et des routes – DGMR).

M. Frédéric Ischy, secrétaire de commissions, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

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

La cheffe du DIRH explique que le projet présenté participe à l'adaptation des infrastructures ferroviaires à l'augmentation du trafic de voyageurs (croissance de plus de 60% du nombre de voyageurs sur le RER Vaud d'ici à 2030) et à l'amélioration des cadences des trains du RER Vaud. Le projet présenté s'inscrit dans le programme d'agglomération de 2^{ème} génération d'Yverdon-les-Bains (AggloY) et le crédit demandé sert à assurer la part de financement du projet qui échoit au canton de Vaud. La modification des horaires des trains qui interviendra fin 2015 à l'occasion du réaménagement du nœud ferroviaire lausannois implique que les travaux envisagés à Grandson se réalisent rapidement (en 5 mois). Aussi, une convention a d'ores et déjà été signée avec les CFF afin de leur donner les garanties nécessaires pour aller de l'avant. L'impossibilité matérielle de réaliser le projet à Yverdon-les-Bains constitue une formidable opportunité pour Grandson qui verra ainsi passer sa desserte de 4 trains par jour à 2 trains par heures !

Le délégué du Conseil d'Etat souligne l'importance de la valeur ajoutée que représente le projet présenté, en regard de la faible durée que nécessite sa réalisation.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Existe-t-il une vue d'ensemble des travaux, des coûts et des délais liés à l'adaptation des infrastructures du RER Vaud à la croissance du nombre de voyageurs et à l'accélération des cadences ?

La cheffe du DIRH répond par la négative. Le Canton détermine une offre (en l'occurrence le doublement des cadences : passer à la ½ heure là où la cadence est actuellement de 1 heure, passer aux 15 minutes là où la cadence est actuellement à la ½ heure) et les CFF identifient les besoins correspondants en termes d'infrastructures, opèrent un arbitrage entre les requêtes des différents Cantons puis procèdent à la demande de fonds auprès de l'Office fédéral des transports (financement confédéral par le biais du Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire – FAIF) chargé d'actionner les Chambres fédérales pour la libération des crédits. Plusieurs tranches d'activation du FAIF sont prévues : maintien de la substance (mesures indispensables à la préservation de l'offre) à l'horizon 2020, paquets successifs de renforcement de l'offre à l'horizon 2030. C'est dans le cadre de ce processus relativement long que le Canton a décidé, pour accélérer les choses, de préfinancer certains projets d'amélioration. Le Canton obtiendra des réponses plus précises entre fin 2015 et fin 2018 et pourra, à partir de là, disposer d'un tableau complet des améliorations à apporter aux infrastructures afin de renforcer le RER Vaud.

Le délégué du Conseil d'Etat souligne l'importance du réaménagement, impliquant des investissements massifs, du nœud ferroviaire lausannois (aménagement de la gare de Lausanne, 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens, saut de mouton de Malley, aménagement de la gare de Renens) pour améliorer l'ensemble de l'offre du RER Vaud, à travers un jeu complexe au niveau des infrastructures et des horaires des trains.

Le bâtiment de la gare de Grandson sera-t-il réhabilité en tant que gare ?

Le délégué du Conseil d'Etat indique qu'il n'est pas prévu de réhabiliter le bâtiment de la gare, la cadence à la ½ heure rendant guère utile un buffet de la gare ou une salle d'attente. La place de la gare par contre fera l'objet d'un réaménagement (démolition du quai de chargement, création de places supplémentaires de P+R, etc.).

L'offre de bus sillonnant la région de Grandson sera-t-elle adaptée à la nouvelle offre RER ?

La cheffe du DIRH rappelle à ce propos que le projet s'inscrit dans le programme d'agglomération AggloY qui, précisément, s'interroge sur l'interconnexion des différents modes de transport. Ainsi, le programme entend développer, sous la responsabilité des autorités locales, l'interface de transport à la gare à travers notamment la mise à niveau de la desserte en bus et son adaptation aux horaires des trains. Expérience faite, il s'agit d'une stratégie gagnante car, une fois un bon interfaçage en place, les bus comme les trains sont remplis, pour le bonheur tant des compagnies de bus que des CFF.

La liaison en direction de Neuchâtel sera-t-elle améliorée ?

Le délégué du Conseil d'Etat explique qu'une bonne offre en direction de Neuchâtel se concrétisera, en particulier grâce à la possibilité de transiter par Yverdon-les-Bains (à 4 minutes en train depuis Grandson) afin d'emprunter des trains directs, plus rapides.

Quelles sont les incidences possibles des modifications des horaires de transport sur l'organisation des cours des différents établissements d'enseignement ?

Le délégué du Conseil d'Etat souligne à ce propos l'intense coordination qui règne en la matière entre la DGMR et le Département de la formation, de la jeunesse et de la culture – DFJC (procédure de mise en consultation des horaires, ajustements réciproques en cas de

besoin). Il insiste sur la complexité de la tâche afin d'aboutir à des solutions satisfaisantes pour tous.

Le directeur général DGMR confirme : élaboration concertée des horaires fin 2014, livraison des horaires des entreprises à fin avril 2015, affinage par l'expert de la DGMR puis mise en consultation publique du tout en mai 2015 pour finalisation avant l'été. Le feed-back des utilisateurs est d'autant plus important que les changements d'horaire de décembre 2015 s'avéreront relativement importants.

4. LECTURE DE L'EMPD

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet d'une discussion sont reportés ici)

2.2 Mise en conformité LHand

La mise en conformité du quai central avec les dispositions en matière de mobilité des personnes handicapées ne se réalisera pas en même temps (délai à fin 2023) que la construction (conforme à la LHand) du nouveau quai (délai à fin 2015). Cette disjonction ne constitue-t-elle pas une complication coûteuse évitable ?

Le délégué du Conseil d'Etat explique que la complexité et la hauteur des coûts de la deuxième partie du réaménagement (tronçon en courbe, remplacement des escaliers par des rampes, installation d'ascenseurs, maintien durant le chantier d'un trafic bidirectionnel à vitesse relativement élevée, etc.) fait de cette étape un projet à lui tout seul. La cheffe du DIRH précise que les sources de financement s'avèrent de plus différentes (programme d'agglomération pour la première phase, FAIF pour la seconde). Le directeur général DGMR ajoute que la nécessité d'agir rapidement avant le changement d'horaire de décembre 2015 pour construire le nouveau quai rend totalement illusoire de procéder, dans le même temps, à la complexe mise en conformité du quai central. Un commissaire va exactement dans le même sens et indique que, si le délai à fin 2023 peut paraître long, il relève de décisions prises au niveau légal.

5. PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT DE CHF 3'300'000 POUR L'OCTROI DE PRÊTS CONDITIONNELLEMENT REMBOURSABLES À CFF SA DESTINÉS À FINANCER LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU QUAI À LA GARE DE GRANDSON POUR LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL (RER) VAUD

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.

Article 4

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

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

Vote de recommandation d'entrée en matière

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

Oron-la-Ville, le 24 mars 2015

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*