

**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 24'200'000 pour l'octroi d'un prêt conditionnellement remboursable et un crédit d'investissement de CHF 2'200'000 pour l'octroi d'une contribution à fonds perdus à CFF SA destinés à financer la construction d'un nouveau point de croisement à Mies pour le Réseau Express Régional (RER) franco-valdo-genevois

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 11 juin 2015 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Myriam Romano-Malagrifa, de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Andreas Wüthrich (remplaçant Olivier Mayor), Julien Eggenberger (remplaçant Eric Züger), Michele Mossi, Alexandre Rydlo, Daniel Ruch (remplaçant François Debluë), Laurent Miéville, Daniel Brélaz et Philippe Modoux, président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de M. Julien Niquille (responsable du domaine Offre et projets de 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. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le responsable du domaine Offre et projets de transport public explique que cet EMPD vise à créer au niveau de la halte de Mies une quatrième voie ainsi qu'un nouveau quai aux normes actuelles, notamment pour permettre l'accès aux personnes handicapées. Ce nouveau quai intermédiaire permettra de faire croiser des trains à cet endroit de la ligne entre Genève et Lausanne, un aménagement nécessaire pour permettre le passage à la cadence du quart d'heure entre Coppet et Genève. Un autre point de croisement sera réalisé en parallèle à Chambésy, sur le canton de Genève, afin de permettre ce passage à la cadence à quinze minutes. De plus pour permettre la réalisation de ce projet, l'ensemble des installations de sécurité a dû être revu entre Genève et Coppet.

La cheffe du DIRH explique que ce projet s'inscrit dans la vision générale d'accroissement du trafic qui est nécessaire sur l'axe Lausanne – Genève. Il s'agit de la partie vaudoise liée au Projet d'agglomération (PA) franco-valdo-genevois. Il est lié à la stratégie Léman 2030 qui, au lieu de construire une troisième voie continue entre Lausanne et Genève pour accroître la capacité de cet axe, privilégie la création de points de croisement supplémentaires en certains endroits stratégiques. Endroits stratégiques où il s'agit de construire des tronçons de troisième voie ou de quatrième voie pour permettre les croisements nécessaires afin de pouvoir développer un RER à la cadence du quart d'heure, l'offre retenue dans le PA. A terme, la gare de Coppet sera desservie au quart d'heure par le RER ainsi qu'au quart d'heure par le RE à deux étages, ce qui fera de la gare de Coppet le « hub d'entrée » en transports publics à l'agglomération genevoise. Ces investissements ont été adoptés par les Chambres fédérales, et inscrits au titre des PA : il ne s'agit en effet pas d'un projet entièrement fédéral, mais d'un projet avec un volet local ayant trouvé son financement via les PA. Avec FAIF, ce type d'investissements sera entièrement financé par la Confédération comme tous les projets de RER.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Lorsqu'il y a une interruption de trafic ou un problème technique sur la ligne entre Lausanne et Genève, on constate une chute de trafic de l'ordre de 50%. Sans remettre en cause la stratégie visant à créer des bouts de troisième voire quatrième voies sur cette ligne, se pose la question à long terme de réaliser une troisième voie pour assurer la capacité de la ligne en cas de problèmes techniques.

La cheffe du DIRH explique que cette option a été étudiée : une voie supplémentaire ne peut pas être réalisée en parallèle de l'actuel tracé, notamment parce que cela nécessiterait de détruire des centaines de bâtiments. Une troisième voie n'est donc réalisable que sur les terres intérieures. Reste qu'il est vrai qu'il y a un risque, lequel doit être mis en parallèle de l'investissement qu'il faudrait consentir non pas pour l'éliminer, mais le réduire : la CITRAP suggère de suivre le tracé du futur contournement de Morges, dont la réalisation se profile à horizon 2040, au mieux. Cette troisième voie coûterait 6 milliards, quand le développement de l'offre ferroviaire en cours sur l'ensemble du territoire helvétique est évaluée à 6,4 milliards de francs. Il semble donc illusoire d'investir 6 milliards supplémentaires sur les cantons de Vaud et de Genève, sans compter les coûts d'exploitation supplémentaires. C'est pourquoi l'option prise a été jugée préférable, pour privilégier une augmentation rapide de l'offre.

La discussion met également en exergue que :

- L'amélioration des dispositifs de sécurité et l'automatisation permettent d'atteindre des capacités qui n'étaient pas envisageables il y a une vingtaine d'années. Dans ce contexte, l'intérêt d'une troisième voie se situe essentiellement au niveau des besoins d'exploitation en cas de panne.
- La stratégie déployée est extrêmement positive car elle permet de faire les pas les uns après les autres. Comme modifier d'abord les gares de Lausanne et Genève avant de créer les points de croisements.
- Le risque mécanique ne peut être réduit à zéro. Du moment que l'on ne réalise pas une troisième voie, il faut admettre un risque potentiel, qui peut croître avec l'augmentation des capacités.

En p. 15 de l'EMPD on lit que, parmi les infrastructures prévues, on trouve l'aménagement de nouvelles voies CFF, notamment « sur le tronçon Allaman - Nyon (projet de troisième et quatrième voies) ». N'est-ce pas contradictoire avec ce discours ?

La cheffe du DIRH précise : l'EMPD indique que quelque part entre Allaman et Nyon, si on veut augmenter le nombre de trains, il va falloir créer un point de croisement. Cette approche est l'alternative à la création d'une troisième voie continue pour répondre au défi de l'augmentation de la capacité. Pour atteindre l'objectif du doublement de la capacité, il s'agit en effet : de permettre la circulation sur les voies existantes de trains plus longs et à deux étages ; conséquemment, d'allonger les quais de gares, d'élargir les plateformes et de créer des passages sous voie adaptés au nombre de passagers. Par ailleurs, il faut créer sur le réseau des points afin de permettre le croisement des convois. D'une certaine manière, le projet Léman 2030 permet de réaliser virtuellement la troisième voie en atteignant les objectifs en terme de capacité ferroviaire, mais pas avec la même infrastructure.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.3 Croissance du trafic sur le RER franco-valdo-genevois

Quand est prévu la mise en service de ces infrastructures ?

Le responsable du domaine Offre et projets de transport public explique qu'il faut distinguer deux offres : celle qui circulera entre Coppet et Genève avant la Liaison ferroviaire Cornavin — Eaux-Vives — Annemasse (CEVA) : mise en service en 2017 pour l'horaire 2018 ; deux ans plus tard lors de la mise en service de la ligne CEVA, on aura des trains complets de Coppet à Annemasse.

Lors du vote des crédits d'études pour ces points de croisements était évoqué une mise en service un an plus tôt. Pourquoi un tel retard ?

La cheffe du DIRH explique que c'est le traitement des oppositions et de dossiers particuliers touchant des ambassades qui ont nécessité des interventions en haut lieu pour débloquer des situations.

2 DESCRIPTION DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA HALTE DE MIES

Dans certaines gares, il y a une récupération des journaux et déchets : qui décide de les installer ?

Cela relève d'une stratégie CFF qui a testé des dispositifs, notamment dans des grandes gares. En fonction de l'évolution de l'utilisation de ces points de récupérations, les CFF évalueront si cela a un sens d'en implanter plus largement, notamment au regard des coûts d'exploitation. La cheffe du DIRH explique que les CFF, appelés à baisser leurs coûts d'exploitation sous pression des collectivités publiques, sont en train de réfléchir à la mise en place d'un concept standardisé modulable pour les gares de moyenne importance. Une des gares du canton de Vaud sera probablement un projet pilote.

Pose-t-on des panneaux solaires sur les toitures recouvrant les quais ?

Les toitures, outre leur forme particulière, doivent rester transparentes afin de permettre la pénétration de la lumière, ce qui empêche la pose de panneaux solaires.

4 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

Qu'est-ce qu'un « prêt conditionnellement remboursable » ?

Le responsable du domaine Offre et projets de transport public explique que c'est une méthode de financement des infrastructures : le canton emprunte les montants, qui sont ensuite mis à disposition de l'entreprise qui réalise l'ouvrage. Le montant, amorti en quarante ans, est remboursable en cas de faillite ou si il est utilisé pour d'autres investissements que ceux prévus : on cherche à éviter qu'une entreprise commence à investir, par exemple dans de l'immobilier ou des activités accessoires. On n'appelle pas cela « contribution à fonds perdus » parce que des cautions sont fixées.

5. EXAMEN DU PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT DE CHF 24'200'000 POUR L'OCTROI D'UN PRÊT CONDITIONNELLEMENT REMBOURSABLE ET UN CRÉDIT D'INVESTISSEMENT DE CHF 2'200'000 POUR L'OCTROI D'UNE CONTRIBUTION À FONDS PERDUS À CFF SA DESTINÉS À FINANCER LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU POINT DE CROISEMENT À MIES POUR LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL (RER) FRANCO-VALDO-GENEVOIS

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.

Article 5

L'article 5 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 16 juin 2015

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*