

## EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**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 PRESENTATION DU PROJET

#### 1.1 Financement fédéral par le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et objectif du projet de décret

Le projet de construction d'un nouveau point de croisement à la gare de Mies a été retenu dans le message (09.083) du 11 novembre 2009 relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 (programmes de 1<sup>ère</sup> génération). Le financement est assuré par le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. Le projet fait partie de la mesure 12-9 du projet de l'agglomération franco-valdo-genevoise de Genève qui vise à l'amélioration de la capacité de la ligne du Réseau Express Régional (RER) entre Coppet et Genève avec la création de deux points de croisement à Mies et à Chambésy. L'arrêté fédéral a été adopté le 21 septembre 2010.

La réalisation de ces deux nouveaux points de croisement sur la 3<sup>e</sup> voie aménagée entre Coppet et Genève permettra d'assurer une cadence au quart d'heure entre Coppet et Annemasse. La voie affectée au trafic des trains RER est située du côté lac. Cette offre de transport s'inscrit dans le développement du RER franco-valdo-genevois (RER FVG) avec la construction de la nouvelle liaison Cornavin – Eaux Vives – Annemasse (CEVA).

Le coût d'investissement retenu par la Confédération pour les deux projets de points de croisement s'élève à CHF 69.4 millions (base de prix d'octobre 2005, hors TVA), selon les chiffres présentés en 2007 dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois (voir : annexe du message, page 7562 de la Feuille fédérale). Avec un taux de contribution de la Confédération de 40%, le montant maximum de la contribution fédérale s'élève à CHF 27.76 millions (base de prix d'octobre 2005, hors TVA).

Dès 2016, la Confédération financera en principe l'entier de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), accepté par le peuple et les cantons le 9 février 2014, à l'exception toutefois des projets déjà financés par le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

L'objectif du projet de décret est d'obtenir l'accord du Grand Conseil pour le financement de la part cantonale au projet du point de croisement de la halte de Mies pour un montant de

CHF 26'400'000 dont CHF 24'200'000 par un prêt conditionnellement remboursable et CHF 2'200'000 par une contribution à fonds perdus.

### 1.2 Croissance de la mobilité dans le bassin franco-valdo-genevois

Le bassin franco-valdo-genevois compte aujourd'hui plus de 900'000 habitants répartis sur deux cantons suisses (Genève et Vaud) et sur deux départements français (Haute-Savoie et Ain). Le nombre de places de travail croît chaque année en moyenne dans l'ensemble des territoires de 1.7% (chiffres de 2010).

Cette forte attractivité économique se traduit par une croissance démographique particulièrement dynamique. Selon les dernières projections, la population du bassin dépasserait 1.2 million d'habitants à l'horizon 2040.

Quelque 275'000 personnes se rendent dans le canton de Genève, chaque jour ouvrable et tous modes de transport confondus (voir annexe 6.1). Sur l'ensemble de la journée, 55% de ces déplacements sont pendulaires (domicile - travail et travail - domicile). Aux heures de pointe du matin (6h30 - 9h30), le taux de pendulaires est de 85%.

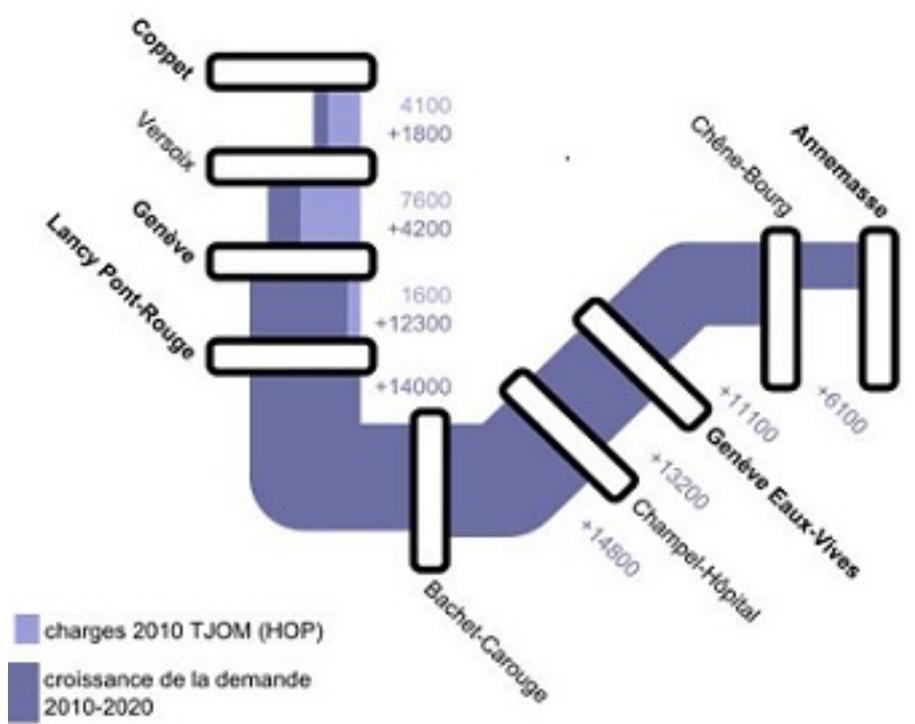
Plus de trois quarts de ces voyages se font avec des véhicules individuels (chiffres de 2011).

La part d'utilisation des transports publics est variable selon les points d'entrée dans le canton de Genève. Elle est de 33% entre les cantons de Vaud et de Genève. Elle ne va pas au-delà de 15% (pour Annemasse) dans les points d'entrée avec la France.

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

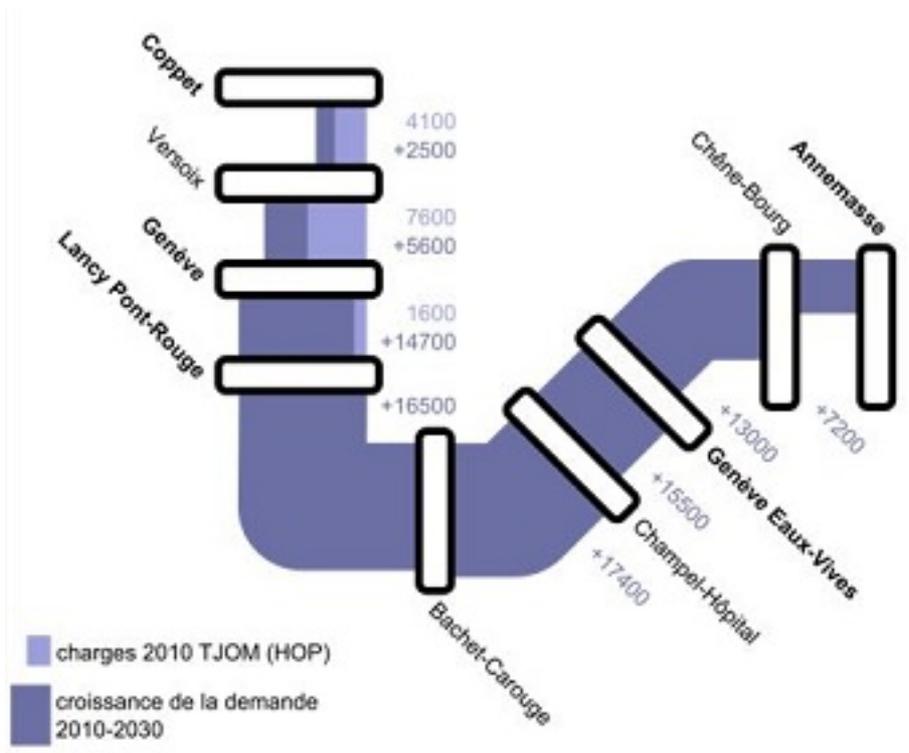
A fin 2019, la nouvelle liaison Cornavin – Eaux Vives – Annemasse (CEVA) sera mise en service commercial. En reliant les deux rives du Léman et du Rhône, elle permettra de répondre à la croissance du trafic dans la métropole lémanique et dans le bassin franco-valdo-genevois.

Les prévisions de croissance du trafic sont les suivantes entre 2010 et 2020 après la mise en service du CEVA :



La croissance de trafic entre 2010 et 2020 est estimée à 44% entre Coppet et Versoix et à 55% entre Versoix et Genève. Sur la section la plus chargée de la nouvelle liaison, entre Bachet-Carouge et Champel-Hôpital, le trafic journalier s'élèvera à 14'800 personnes dans les deux directions.

A l'horizon 2030, la progression du trafic continuera compte tenu notamment de la poursuite de la croissance démographique :



La croissance de trafic entre 2010 et 2030 est estimée à 61% entre Coppet et Versoix et à 76% entre Versoix et Genève. Sur la section la plus chargée de la nouvelle liaison, entre Bachet-Carouge et Champel-Hôpital, le trafic journalier s'élèvera à 17'400 personnes dans les deux directions.

#### 1.4 Réseau et offre de transport du RER franco-valdo-genevois

Le futur Réseau Express Régional franco-valdo-genevois (RER FVG) reliera 45 gares sur 230 km de lignes. Il desservira une population de plus de 1.2 million d'habitants à l'horizon 2040, de part et d'autre de la frontière franco-suisse, à travers les cantons de Vaud et Genève ainsi que les départements de l'Ain et de Haute-Savoie. 50'000 voyageurs sont alors attendus, chaque jour, dans la quarantaine de trains nécessaires à la desserte de l'ensemble du RER FVG.

Les caractéristiques de ce réseau et de son offre sont les suivantes (voir également schéma de l'annexe 6.2) :

- desserte structurée autour des 2 nœuds principaux de Genève et Annemasse,
- suppression de l'effet frontière dans les déplacements avec un maximum de liaisons diamétrales, sans changement de train à Genève ou à Annemasse,
- horaires cadencés et synchronisés sur l'ensemble du réseau,
- connexion avec les autres modes de transports publics,
- trains transfrontaliers, de nouvelle génération, capables de rouler sur les réseaux suisse et français,
- services simples et pratiques (billet unique, connexions, intermodalité),
- ligne Genève – La Plaine – Bellegarde pleinement intégrée au réseau RER,
- liaisons TER (trains express régionaux français) Intercités Evian/St-Gervais – Annemasse – Bellegarde – Lyon restructurées et coordonnées avec le futur RER FVG,

- liaisons TER Annecy – St-Gervais renforcées et intégrées au futur RER FVG.

Jusqu'à 6 trains par heure et par direction circuleront entre Genève et Annemasse lors de la mise en service de la nouvelle ligne CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) en décembre 2019.

Divers scénarios sont actuellement à l'étude pour permettre une mise en service par étapes du RER FVG. Dès décembre 2017, la cadence au quart d'heure sera introduite sur la ligne Coppet – Genève – Lancy-Pont-Rouge, dans un premier temps aux heures de pointe pour répondre à la demande de transport. Cette amélioration de l'offre est liée à la réalisation des points de croisement à Mies et à Chambésy. Dès décembre 2019, avec l'ouverture du CEVA, la cadence au quart d'heure sera offerte entre Coppet et Annemasse.

En complément de l'offre du RER FVG, les deux trains RE qui relient chaque heure Lausanne – Genève seront prolongés à Annemasse dont le terminus sera également alimenté avec le courant CFF (15'000 Volts, 16 2/3 Herz). L'un de ces deux trains RE a son terminus à Romont. L'autre aura son terminus à Saint-Maurice (actuellement Vevey), après l'adaptation du gabarit de la ligne du Simplon.

La longueur de la ligne entre Coppet et Annemasse sera de 29.4 km dont 13.3 km entre Coppet et Genève, 3.6 km entre Genève et Lancy / Pont-Rouge et 12.5 km sur la nouvelle ligne entre Lancy / Pont-Rouge et Annemasse.

Le RER FVG offrira de meilleurs temps de parcours, sans transbordements, sur les relations suivantes à titre d'exemples :

- Genève – Annemasse : environ 20 minutes
- Coppet – Genève-Eaux-Vives : environ 25 minutes
- Nyon – Annemasse : environ 40 minutes
- Genève – Thonon-les-Bains : environ 55 minutes

L'offre du réseau RER FVG sera assurée avec des nouveaux trains qui peuvent circuler d'un côté ou de l'autre de la frontière franco-suisse sous les différents courants de traction suisse et français. Depuis le 25 août 2014, des rames de type FLIRT France homologuées par les CFF en France, circulent entre Genève et Bellegarde (F). Ces rames s'adaptent aux différents courants électriques des réseaux suisses et français.

Les rames sont composées de quatre caisses articulées. Elles mesurent une longueur de 75 m. Elles offrent un accès facilité pour les voyageurs à mobilité réduite, de l'espace, sont climatisées et équipées de caméras de surveillance et d'un système d'information de dernière génération. Elles disposent de 205 places assises (dont 49 sièges rabattables) et de 141 places debout avec des barres de maintien.

Elles peuvent circuler en simple (longueur du train : 75 m), double (longueur du train : 150 m) ou triple traction (longueur du train : 225 m).

Cette flotte sera complétée progressivement avec des rames du même type qui assureront la desserte entre Coppet et Annemasse. Le 3 juillet 2014, le Conseil d'administration des CFF a validé la commande de FLIRT France pour les besoins du RER FVG, du côté suisse. Il appartiendra à la Région Rhône – Alpes de se déterminer sur le choix des trains (FLIRT France ou Régiolis) pour leur contribution à l'ensemble de la flotte nécessaire au RER FVG.

En moyenne, avec 6 trains par sens qui circuleront chaque heure entre Annemasse - Genève (2 trains RE et 4 trains RER), c'est près de 10'000 places qui seront offertes globalement, dans les deux directions, aux heures de pointe. La moitié de cette offre est constituée de places assises.

## **1.5 Cadence au quart d'heure Coppet – Genève**

L'ensemble du projet a pour objectif d'offrir une cadence au quart d'heure entre Coppet et Annemasse. Il permet de doubler l'offre régionale entre Genève et Coppet. Il comprend un ensemble de mesures, dont celles qui relèvent du présent exposé des motifs et qui sont situées sur le territoire du canton de Vaud :

- deux îlots de croisement, à Chambésy (GE) et à Mies (VD), se traduisant pour chacune des haltes par la construction d'une section de 4<sup>e</sup> voie côté lac d'environ 400 m, avec un nouveau quai central de 220 m ; actuellement les trains RER ne peuvent se croiser qu'à la halte du Creux-de-Genthod qui est équipée d'une 4<sup>e</sup> voie permettant le croisement des trains ;
- la modification des aiguillages à l'entrée ouest de Genève-Cornavin ;
- la reprise de la signalisation entre Genève et Coppet.

Les quais des autres haltes entre Coppet et Genève seront allongés ultérieurement lorsque la croissance du trafic nécessitera la circulation de trains en unités triples. Les quais actuels sont limités à des trains en unités doubles d'une longueur de 150 m de long. Les haltes suivantes sont concernées :

- canton de Genève : Sécheron, Tuileries, Genthod-Bellevue, Creux-de-Genthod, Versoix et Pont-Céard,
- canton de Vaud : Tannay.

Le financement de ces travaux sera assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

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

### **2.1 Génie civil**

Les études d'avant-projet ont été engagées dès 2008. La mise à l'enquête publique du projet a eu lieu en été 2012. L'Office fédéral des transports (OFT) a approuvé les plans le 20 décembre 2013. Cette décision a suscité quelques recours dont les derniers sont en cours d'instruction par le Tribunal administratif fédéral. Enfin, des négociations étaient encore engagées concernant la mise à disposition de terrains.

#### **Situation existante**

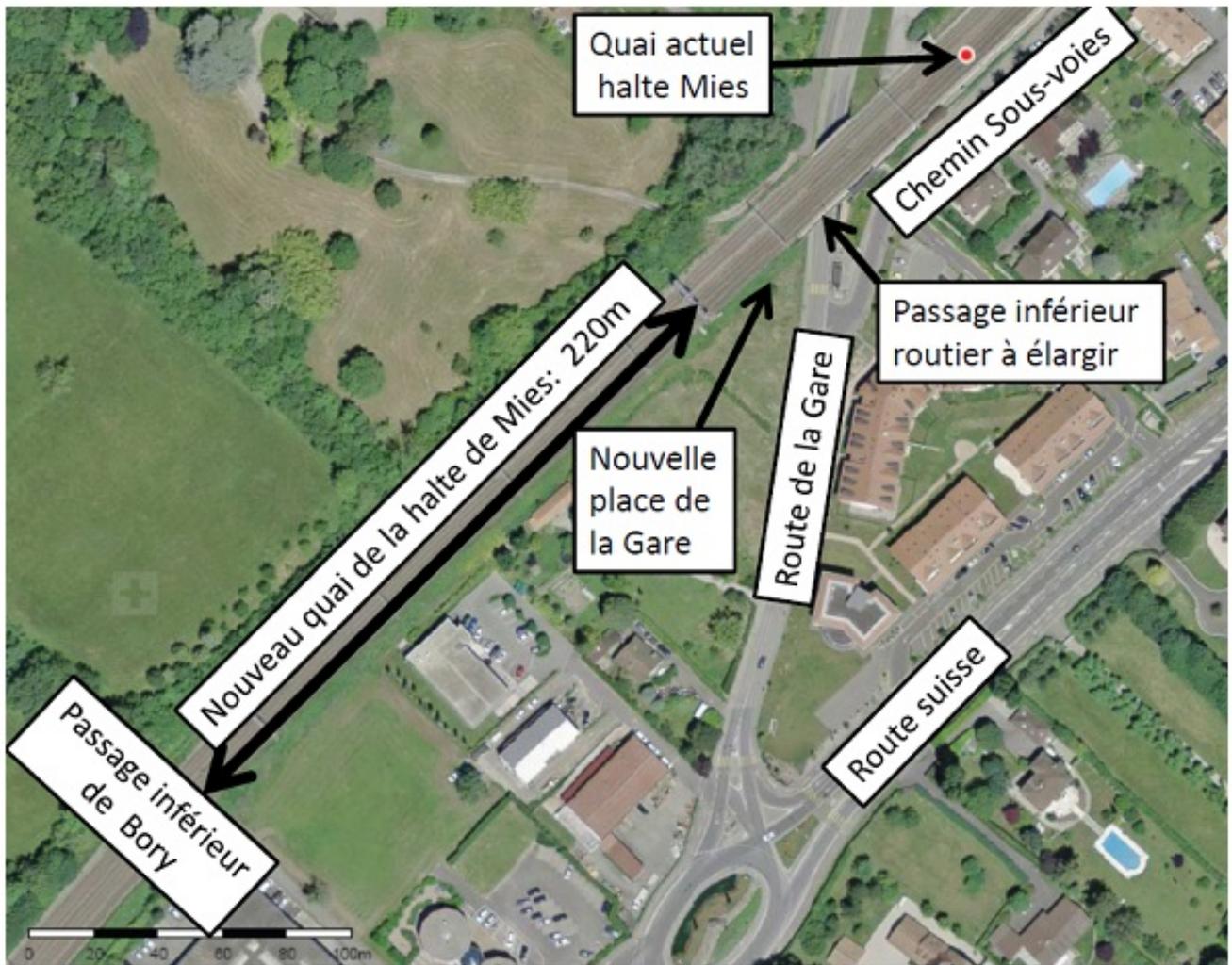
La 3<sup>ème</sup> voie existante, côté lac, est dédiée au trafic régional. Les deux autres voies sont affectées au trafic des trains voyageurs grandes lignes et des trains marchandises.

Le quai existant de Mies est situé à l'extérieur des voies côté lac, à l'est de la route de la Gare.

L'accès aux trains régionaux se fait depuis la route de la Gare par un escalier et par le chemin Sous-Voies, côté lac des voies.

#### **Projet**

Un îlot de croisement est réalisé à Mies. Il comprend la construction d'une voie supplémentaire côté lac et la construction d'un quai de 220 m de long, situé entre les voies existantes et la nouvelle 4<sup>ème</sup> voie. La halte est déplacée à l'ouest de la route de la Gare :



Le plan de situation du projet est le suivant :



Le projet est aussi représenté avec une image de synthèse en annexe 6.3.

Les accès au nouveau quai de la halte de Mies sont assurés depuis ses deux extrémités :

- un accès principal sur une nouvelle place de gare aménagée à l'ouest de la route de la Gare,

- un accès complémentaire à l'extrémité sud-ouest du quai côté Versoix par le passage inférieur de Bory.

La nouvelle place construite le long de la route de la Gare met en évidence la position de la halte de Mies. L'accès principal est praticable pour les personnes à mobilité réduite.

### **Description des travaux**

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet sont :

- la construction d'un mur de soutènement sur toute la longueur du projet et le déplacement partiel du chemin Sous-Voies pour permettre l'élargissement de la plate-forme des voies,
- la construction d'un nouveau passage inférieur routier sur la route de la Gare, accolé côté lac au passage inférieur existant,
- l'aménagement d'une nouvelle place de gare et la réalisation de l'accès principal comprenant un passage inférieur piétons et une rampe d'accès au quai,
- la construction d'un nouveau quai en îlot d'une longueur de 220 m,
- la construction d'un nouveau passage inférieur, prolongeant le passage inférieur de Bory côté lac et la construction d'un escalier d'accès au quai.

La voie actuelle, côté lac, continuera à pouvoir être parcourue à une vitesse maximale de 120 km/h à 160 km/h selon la catégorie de trains, y compris dans le secteur des appareils de voie.

La nouvelle voie, côté lac, pourra être parcourue à une vitesse de 90 km/h à 95 km/h selon la catégorie de trains, y compris dans le secteur des appareils de voie.

La hauteur des quais est à 55 cm au-dessus du niveau des voies, ce qui permet des accès de plain-pied dans les trains en conformité avec les normes pour les personnes à mobilité réduite.

Le quai en îlot est couvert par une marquise de 80 m de long avec une largeur comprise entre 5.80 m. et 6.50 m. La marquise couvre la rampe d'accès au quai, l'abri voyageur et la zone des équipements : les oblitérateurs, les automates à billets ainsi que les panneaux d'information.

L'aménagement de la place de gare comprend :

- la construction d'un mur en escalier pour la transition entre le niveau de la place de la gare et le trottoir de la route de la Gare,
- la pose d'une stèle lumineuse au bord de la route de la Gare,
- la plantation d'arbres,
- la construction d'un couvert à vélos.

Un mur de soutènement est réalisé sur toute la longueur des nouveaux aménagements côté lac des voies :

- le mur existant côté Lausanne du PI de Mies est démoli,
- un nouveau mur de soutènement est construit pour créer l'espace nécessaire à la réalisation de la plateforme de la nouvelle voie,
- le chemin Sous-Voies est déplacé.

L'écran anti-bruit existant côté lac est déplacé et reconstruit sur le nouveau mur de soutènement réalisé côté lac des voies ainsi que sur le parapet du nouveau passage inférieur routier.

L'écran anti-bruit nouveau a une hauteur de 2.0 m sur le plan de roulement des voies. Il est constitué d'éléments absorbants sur toute sa longueur sauf sur le passage inférieur routier où des éléments en verre seront posés.

Le projet comprend également des travaux importants de "technique ferroviaire" concernant l'adaptation des éléments suivants :

- les voies et appareils de voie,
- les installations des lignes de contact pour l'alimentation des trains en énergie de traction,

- les installations de sécurité ferroviaires,
- la signalisation ferroviaire,
- les installations de câbles de ligne pour les installations de sécurité et pour la signalisation.

## 2.2 Budget de construction du nouveau point de croisement de la halte de Mies

Le budget de construction a été établi sur la base d'un devis établi par les CFF, base des prix d'avril 2014, après la mise en soumission des travaux de génie civil. Ce devis incorpore les honoraires des études déjà réalisées, financés par le canton.

Il se présente de la manière suivante sur la base de prix d'avril 2014, respectivement sur la base des prix d'octobre 2005, qui constitue la référence pour la subvention fédérale.

Objets	Budget du projet (HT) base des prix : avril 2014 IRF = 131.2	Budget du projet (HT) base des prix : oct 2005 IRF =116.5
Honoraires pour les études d'avant-projet, de projet de construction et le suivi de la procédure approbation des plans	2'166'000	1'923'000
Acquisition de terrains et de droits	2'595'000	2'304'000
Bâtiment + équipements techniques	3'590'000	3'188'000
Génie civil	14'865'000	13'199'000
Technique ferroviaire:		-
<i>Voie et ligne de contact</i>	8'742'000	7'763'000
<i>Installations de sécurité</i>	6'275'000	5'572'000
Honoraires pour la phase de construction et acquisitions de bien-fonds	2'326'000	2'065'000
<b>Total</b>	<b>40'559'000</b>	<b>36'014'000</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>40'560'000</b>	<b>36'020'000</b>

L'indice de référence est l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF). Celui-ci repose sur quatre groupes de coûts principaux, pour lesquels des indices partiels spécifiques sont formés et fixés, à savoir : construction (61%) ; planification, honoraires, prestations propres (14%) ; technique ferroviaire (15%) et divers, notamment l'acquisition de terrain (10%). Il est calculé par l'Office fédéral de la statistique.

Les honoraires, qui ont déjà été financés par des subventions à fonds perdus accordés par le canton, par le biais du budget ordinaire des subventions aux entreprises de transport public, respectivement par le crédit d'étude concernant le développement du RER Vaudois selon le décret du 13 février 2007, et les frais d'acquisition de terrains par le budget ordinaire, sont les suivants :

Détail des études, terrains payés par le canton	Montants (HT)
Honoraires pour les études d'avant-projet, de projet de construction et procédure approbation des plans	2'166'000
Achat parcelle 193	798'000
<b>Total</b>	<b>2'964'000</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>2'960'000</b>

### 2.3 Financement du projet de construction du nouveau point de croisement de Mies

Le chapitre 1.1 a rappelé les bases légales de la contribution fédérale avec un coût d'investissement retenu par la Confédération pour les deux projets de points de croisement de Chambésy et de Mies de CHF 69.4 millions (base de prix d'octobre 2005, hors TVA) sur la base des estimations de 2007. Avec un taux de contribution de la Confédération de 40%, le montant maximum de la contribution fédérale s'élève à CHF 27.76 millions (base de prix d'octobre 2005, hors TVA).

La répartition de la subvention fédérale entre les cantons de Genève et de Vaud est effectuée sur la base des coûts imputables des projets sur le territoire de chacun des deux cantons.

Répartition de la subvention fédérale entre Genève et Vaud sur la base des coûts imputables	Part cantons	Subvention fédérale (HT) base des prix : oct 2005 IRF =116.5	Subvention fédérale (HT) base des prix : avril 2014 IRF =131.2
Genève (Chambésy)	63.51%	17 630 000	19 850 000
Vaud (Mies)	36.49%	10 130 000	11 410 000
Total	100.00%	27 760 000	31 260 000

La part nette à charge du canton de Vaud se présente ainsi comme suit :

Part nette à charge du canton de Vaud	Budget du projet (HT) base des prix : avril 2014 IRF = 131.2	Budget du projet (HT) base des prix : oct 2005 IRF =116.5
Montant total arrondi pour Mies	40 560 000	36 020 000
Moins contribution fédérale arrondie	11 410 000	10 130 000
Montant brut à charge du canton	29 150 000	25 890 000
Montant déjà financé par le canton	2 960 000	2 630 000
Montant net à charge du canton	26 190 000	23 260 000

Le financement de la part cantonale se présente de la manière suivante, en tenant compte d'une estimation, selon les règles spécifiques de la comptabilité des CFF, que le 83% des coûts constituent des charges activables du projet, alors que le 17% des coûts sont non activables.

Financement de la part cantonale	Budget du projet (HT) base des prix : avril 2014 IRF = 131.2	Montants déjà versés (HT)	Solde à verser (HT)
Prêt conditionnellement remboursable : charges activables : 83%	24'190'000	0	24'190'000
Contribution à fonds perdus : charges non activables : 17 %	4'960'000	2'960'000	2'000'000
Total	29'150'000	2'960'000	26'190'000

La contribution à fonds perdus doit encore tenir compte de la TVA au taux forfaitaire de 6.8%, applicable aux CFF, soit un montant de CHF 136'000 sur une contribution de CHF 2'000'000.

**En résumé, la contribution du canton selon le projet de décret est la suivante :**

- Prêt conditionnellement remboursable : CHF 24'190'000 arrondi à CHF 24'200'000
- Contribution à fonds perdus yc TVA : CHF 2'136'000 arrondi à CHF 2'200'000
- **Soit en tout (arrondi) : CHF 26'400'000**

### 3 MODE DE CONDUITE DU PROJET

#### 3.1 La conduite des projets

Le projet sera réalisé sous la conduite de CFF SA, division Infrastructure.

Les modalités de la collaboration, notamment le "reporting", seront fixées dans une convention passée entre la Confédération, le canton et les CFF.

Le mode de conduite de projet correspond aux modèles de structures mises en place par les cantons et les CFF pour le développement de leurs RER, à l'exemple de la réalisation de la nouvelle halte de Prilly-Malley, mise en service à fin juin 2012.

### 4 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

#### 4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Ce projet est référencé dans l'outil comptable SAP sous le DDI no 300325 "Crédit investissement-Croisement Mies" pour la contribution à fonds perdus, financée par le budget d'investissement. La contribution libérée sous forme de prêt conditionnellement remboursable (PCR) figure à l'actif du bilan de l'Etat.

L'échéancier de libération des contributions cantonales est prévu comme suit :

Echéancier des besoins financiers du projet	Contribution à fonds perdus : budget d'investissement	Prêt conditionnellement remboursable
Année 2015		4'000'000
Année 2016	800'000	8'000'000
Année 2017	800'000	8'000'000
Année 2018	600'000	4'200'000
<b>Total</b>	<b>2'200'000</b>	<b>24'200'000</b>

Aucun montant n'est actuellement prévu au budget d'investissement pour la part de la contribution à verser à fonds perdus. Le projet de budget d'investissement 2016 et de plan 2017 – 2020 sera adapté en conséquence.

Le tableau qui suit présente l'échéancier de libération de la contribution à fonds perdus, financée par le budget d'investissement, selon les directives de présentation.

*En milliers de francs*

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total 2016 - 19
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	800	800	600	-	2'200
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	-	-	-	-	-
<b>a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>600</b>	<b>-</b>	<b>2'200</b>
b) Informatique : dépenses brutes	-	-	-	-	-
b) Informatique : recettes de tiers	-	-	-	-	-
<b>b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
c) Investissement total : dépenses brutes	800	800	600	-	2'200
c) Investissement total : recettes de tiers	-	-	-	-	-
<b>c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>600</b>	<b>-</b>	<b>2'200</b>

Le crédit cantonal sera financé au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de 325 millions que le Conseil d'Etat a décidé, en août 2011, de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des 500 millions de francs qui avaient été dégagés dans les comptes de 2011 pour des projets en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables. Ce préfinancement fut constitué grâce à l'excédent financier prévu initialement pour la péréquation fédérale (RPT). L'aménagement de la gare de Mies figure en effet dans la liste des projets retenus par le Conseil d'Etat en janvier 2012 pour un préfinancement.

#### 4.2 Amortissement annuel

La contribution à fonds perdus fait l'objet d'un amortissement sur 25 ans. La charge annuelle est la suivante :

$$- \text{CHF } 2'200'000 * (1 / 25) = \text{CHF } 88'000$$

Cette rubrique n'est pas concernée par l'octroi d'un prêt conditionnellement remboursable (PCR).

#### 4.3 Charges d'intérêt

La charge nette théorique d'intérêts (5%) représente le montant annuel de :

**Contribution à fonds perdus :**

$$\frac{\text{CHF } 2'200'000 \times 5.0 \times 0.55}{100} = \text{CHF } 60'500$$

Cette charge interviendra durant la période d'amortissement de la contribution à fonds perdus soit pendant 25 ans.

**Prêt conditionnellement remboursable :**

$$\frac{\text{CHF } 24'200'000 \times 5.0 \times 0.55}{100} = \text{CHF } 665'500$$

Cette charge interviendra durant la période de constitution du correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable, soit pendant 40 ans (voir ci-après).

#### 4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n'a pas d'effet sur l'effectif existant de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La mise en œuvre du décret constituera en revanche une action prioritaire de la Division management des transports (DGMR - MT).

#### 4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

##### *Charges liées au correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable*

Le prêt conditionnellement remboursable fait l'objet d'un correctif d'actif conformément aux recommandations du Contrôle cantonal des finances et à la loi sur les finances, durant 40 ans.

La charge moyenne est la suivante :

- CHF 24'200'000 \* (1 / 40) = CHF 605'000

##### *Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements*

La part nette à charge de l'Etat pour les charges annuelles d'amortissement et les charges annuelles liées au correctif d'actif sera financée au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de 325 millions de francs que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport (voir ci-dessus).

Le montant des revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements est calculé sur la base de la part nette à charge de l'Etat après déduction de la part des communes de 30% du correctif d'actif pour le prêt conditionnellement remboursable, respectivement de l'amortissement pour la contribution à fonds perdus :

- Prêt conditionnellement remboursable : 70% de CHF 605'000 : CHF 423'500
- Contribution à fonds perdus : 70% de CHF 88'000 : CHF 61'600
- Montant annuel des préfinancements : CHF 485'100

##### *Evolution des indemnités annuelles*

Le tableau suivant présente une estimation de l'évolution des prestations, du trafic, des recettes, des charges et des indemnités à l'horizon 2020 après la mise en service de la ligne Cornavin – Eaux Vives Annemasse (CEVA) avec une cadence de circulation des trains au quart d'heure :

Année	2015 Coppet - Genève - Lancy- Pont-Rouge	2020 Coppet - Genève - Annemasse	Ecart	Ecart (%)
Prestations productives en trains-km	450'000	1'505'000	1'055'000	234%
Voyageurs-km (vkm)	26'070'000	91'320'000	65'250'000	250%
Recettes de transport (CHF)	4'510'000	15'680'000	11'170'000	248%
Recette par vkm (CHF)	0.17	0.17	-	
Coûts complets y.c charges financières du matériel roulant	12'020'000	42'640'000	30'620'000	255%
Coûts complets par train-km	26.71	28.33	1.62	6%
Indemnité selon l'article 28.1 de la loi sur le transport des voyageurs	7'510'000	26'960'000	19'450'000	259%
Part du canton de Vaud (%)	21.9%	14.0%		
Indemnité à charge du canton de Vaud	1'640'000	3'770'000	2'130'000	130%

A partir de 2018, des trains de renfort seront mis en service entre Coppet et Genève pour assurer une

offre au quart d'heure en fonction de l'évolution des pointes de trafic. En première hypothèse, on retiendra une augmentation des indemnités annuelles de CHF 2'130'000 correspondant à l'augmentation prévue à l'horizon 2020 lors de la mise en service de la ligne entre Genève et Annemasse.

#### 4.6 Conséquences sur les communes

En application de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, RS 740.21), les communes du bassin de transport concerné (Région 3 : Nyon-Rolle-Aubonne) ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. La contribution des communes est répartie entre celles-ci selon la population et la qualité de desserte.

La part des communes est de 30% de la charge cantonale. Elle correspond à une recette pour l'Etat intitulée "participation des communes aux charges de transport public".

Les conséquences sont ainsi les suivantes en milliers de francs (voir également chapitre 4.16) :

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
Revenus supplémentaires : part des communes aux intérêts (30%)	-	217.8	217.8	217.8	653.4
Revenus supplémentaires : part des communes aux amortissements (30%)	-	26.4	26.4	26.4	79.2
Revenus supplémentaires : part des communes au correctif d'actif (30%)	-	181.5	181.5	181.5	544.5
Revenus supplémentaires : part des communes aux autres charges supplémentaires (30%)	-	-	-	639.0	639.0
<b>Total net</b>	-	<b>425.7</b>	<b>425.7</b>	<b>1'064.7</b>	<b>1'916.1</b>

#### 4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

La réalisation des projets envisagés contribuera à la protection de l'environnement et à l'économie d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics.

#### 4.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le développement du RER franco-valdo-genevois fait partie de l'axe n° 4 "Investir – innover – faire rayonner le canton" du programme de législature 2012 – 2017, adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat.

La 4<sup>ème</sup> action concerne le développement du trafic régional des voyageurs sur les lignes régionales : "Améliorer les prestations au public sur les lignes régionales, par une extension et une augmentation des cadences du RER et une amélioration du matériel".

La mesure 4.3 porte sur les transports publics et la mobilité avec pour buts d'investir et d'optimiser : "Accompagner la croissance économique et démographique requiert de relier toutes les régions à un même réseau cohérent, dense et connecté aux autres cantons, permettant toutes les mobilités. Des augmentations de fréquence et de desserte sur les réseaux régionaux (RER, bus) sont donc nécessaires, de même que des augmentations de capacité sur les lignes nationales qui traversent le territoire vaudois. Parallèlement, le réseau routier doit être entretenu, développé et modernisé au service des déplacements quotidiens de la population et des flux économiques".

Le développement du RER franco-valdo-genevois est présenté dans la mesure A21 du volet stratégique de la 3<sup>ème</sup> adaptation du Plan directeur cantonal (PDCn) adopté par le Grand Conseil le 25 mars 2014 et par le Conseil d'Etat le 17 juin 2014. Cette 3<sup>ème</sup> adaptation est actuellement soumise à l'approbation du Conseil fédéral.

#### **4.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

L'exposé des motifs et projet de décret prend en compte les règles fixées par l'Administration fédérale des contributions AFC en matière de TVA, présentées dans la brochure "Info TVA 10 concernant le secteur Entreprises de transports publics et de transports touristiques" publiée en janvier 2010. Les prêts ne peuvent être utilisés que pour des investissements activables selon la Loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée (Loi sur la TVA, LTVA ; RS 641.20) : "*Conformément à l'Art. 21, al. 2, chiffre 19, let. a, LTV, l'octroi de prêts est une activité exclue du champ de l'impôt et n'est pas imposable*".

#### **4.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD**

La détermination du caractère nouveau ou lié des coûts du projet à charge du canton implique un examen sous l'angle de l'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale, du projet d'investissement envisagé.

Cette disposition oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle "à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires".

La notion de la charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

D'une part, le développement du RER franco-valdo-genevois repose de manière générale sur l'article 57, 3ème alinéa Cst-VD, qui stipule que "l'Etat favorise les transports collectifs". D'autre part, il se justifie en revanche de se fonder sur les dispositions citées de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) et, surtout, sur les mesures figurant dans le Plan directeur cantonal (PDCn, "cadre gris").

Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la LMTP.

#### **Principe de la dépense : Réponse à la croissance du trafic (1) et conformité au plan directeur cantonal (2) :**

##### **(1) Croissance du trafic :**

Les aménagements des points d'évitement de Mies et de Chambésy ont pour objectif d'accroître la capacité de transport, en offrant un nombre suffisant de places assises, par une augmentation du nombre de convois (cadence) et de leur longueur. Il sera alors possible de répondre à la croissance du trafic, tout en respectant les lois fédérales en termes d'accessibilité (accès libre de marches, quais hauts permettant l'accès plain-pied) en vigueur (respect de la LHand).

Les chapitres 1.2 et 1.3 ont mis en évidence la croissance de la population dans le bassin franco-valdo-genevois et du trafic sur RER franco-valdo-genevois. La croissance prévue du trafic entre 2010 et 2030 est de 61% entre Coppet et Versoix et de 76% entre Versoix et Genève.

##### **(2) Plan directeur cantonal (PDCn) :**

Le développement du RER franco-valdo-genevois est présenté dans la mesure A21 du volet stratégique de la 3<sup>ème</sup> adaptation du Plan directeur cantonal (PDCn) adopté par le Grand Conseil le 25 mars 2014 et par le Conseil d'Etat le 17 juin 2014. Cette 3<sup>ème</sup> adaptation est actuellement soumise à l'approbation du Conseil fédéral.

La mesure est la suivante (texte signalé par un encadré gris ; page 66) :

*"De concert avec la Confédération, le Canton établit la planification des investissements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de la desserte d'ici 2018 - 2030 et son financement durable. La priorité est donnée au développement du RER. Les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération.*

*Le Canton se donne les objectifs suivants :*

- les cadences sont augmentées à 15 minutes sur les lignes situées à l'intérieur des agglomérations et à 30 minutes sur les autres axes principaux ;*
- le rabattement des voyageurs par transports publics est renforcé sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire.*

*Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures à prévoir sont notamment :*

- aménagement de nouvelles voies CFF (Projet Léman 2030) : tronçon Lausanne - Renens (aménagement d'une quatrième voie CFF et d'un "saut de mouton" entre Renens et Malley) ; tronçon Renens- Morges- Allaman (aménagement par étapes d'une troisième voie CFF) ; tronçon Allaman - Nyon (projet de troisième et quatrième voies) ;*

*...*

- aménagement de points d'évitement : tronçon Payerne - Palézieux (RER Vaud), secteur Mies - secteur Chambésy (RER franco-valdo-genevois), ligne Nyon – St-Cergue - La Cure (NStCM), ligne Bière - Apples - Morges (MBC), ligne Yverdon - Ste-Croix (Travys), ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) et ligne Vevey- Blonay (MVR) ; "*

Cette mesure, figurant en encadré gris, a "force obligatoire pour les autorités publiques (validée par le Grand Conseil)".

### **Quotité de la dépense**

L'engagement ne contient qu'une dépense indispensable à la construction du nouveau point de croisement de Mies, nécessaire pour offrir la cadence au quart d'heure sur le RER franco-valdo-genevois.

### **Moment de la dépense**

La dépense ne peut pas être différée dans le temps compte tenu du besoin d'adapter l'infrastructure pour répondre à la croissance du trafic entre Coppet et Genève dès décembre 2017, notamment aux heures de pointe.

### **Conclusions**

Le crédit proposé comporte des dépenses liées. Il n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif dans la mesure où l'Etat peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre l'objectif poursuivi.

### **4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant.

### **4.12 Incidences informatiques**

Néant.

### **4.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

#### 4.14 Simplifications administratives

Néant.

#### 4.15 Protection des données

Néant.

#### 4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences financières sur le budget de fonctionnement de l'Etat (en milliers de francs) :

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt (charge théorique)	-	726.0	726.0	726.0	2'178.0
Amortissement	-	88.0	88.0	88.0	264.0
Correctif d'actif (compte 3318)	-	605.0	605.0	605.0	1'815.0
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-	-	2'130.0	2'130.0
<b>Total augmentation des charges</b>	-	<b>1'419.0</b>	<b>1'419.0</b>	<b>3'549.0</b>	<b>6'387.0</b>
<b>Diminution de charges</b>					
Revenus supplémentaires : part des communes aux intérêts (30%)	-	217.8	217.8	217.8	653.4
Revenus supplémentaires : part des communes aux amortissements (30%)	-	26.4	26.4	26.4	79.2
Revenus supplémentaires : part des communes au correctif d'actif (30%)	-	181.5	181.5	181.5	544.5
Revenus supplémentaires : part des communes aux autres charges supplémentaires				639.0	639.0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	-	485.1	485.1	485.1	1'455.3
<b>Total diminution des charges</b>	-	<b>910.8</b>	<b>910.8</b>	<b>1'549.8</b>	<b>3'371.4</b>
<b>Total net</b>	-	<b>508.2</b>	<b>508.2</b>	<b>1'999.2</b>	<b>3'015.6</b>

## 5 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter :

- le 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

# 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**

du 20 mai 2015

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

## **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit de CHF 24'200'000 est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi d'un prêt conditionnellement remboursable à CFF SA destiné à financer la construction d'un nouveau point de croisement à Mies pour permettre sa desserte par le Réseau Express Régional (RER) franco-valdo-genevois.

## **Art. 2**

<sup>1</sup> Le prêt conditionnellement remboursable fait l'objet d'un correctif d'actif qui sera constitué durant 40 ans.

## **Art. 3**

<sup>1</sup> Un crédit d'investissement de CHF 2'200'000 est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi d'une contribution à fonds perdus à CFF SA destinée à financer la construction d'un nouveau point de croisement à Mies pour permettre sa desserte par le Réseau Express Régional (RER) franco-valdo-genevois.

## **Art. 4**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti durant 25 ans.

## **Art. 5**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 20 mai 2015.

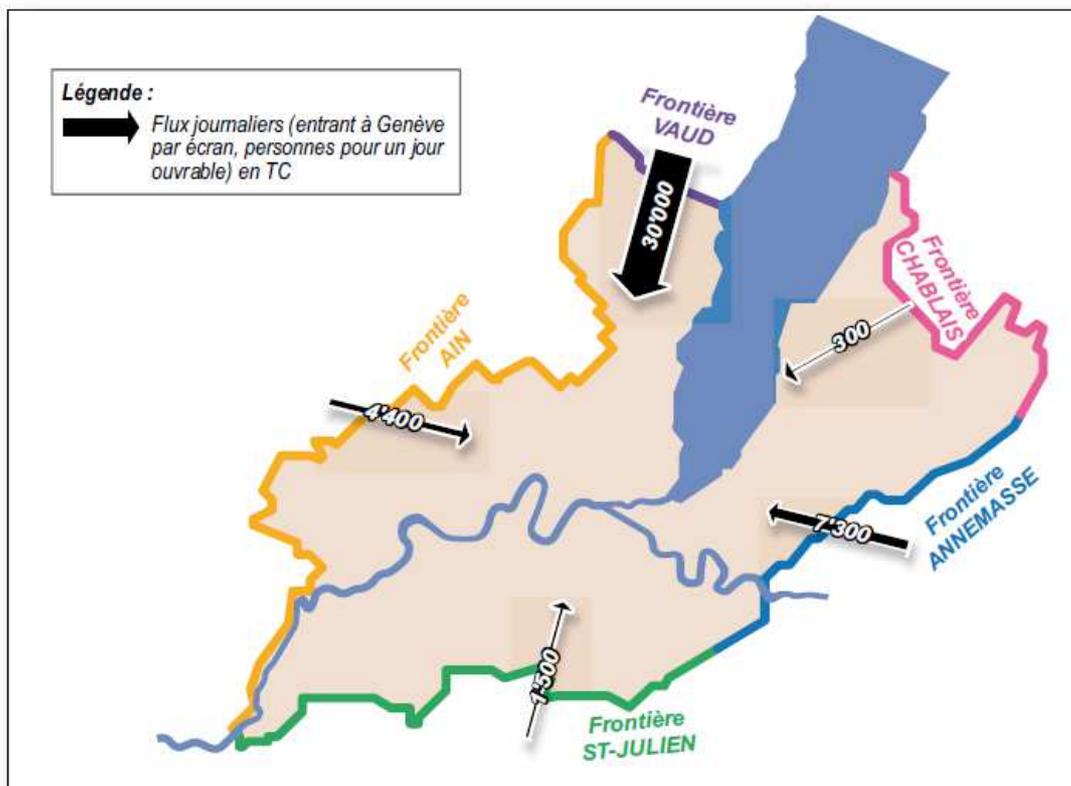
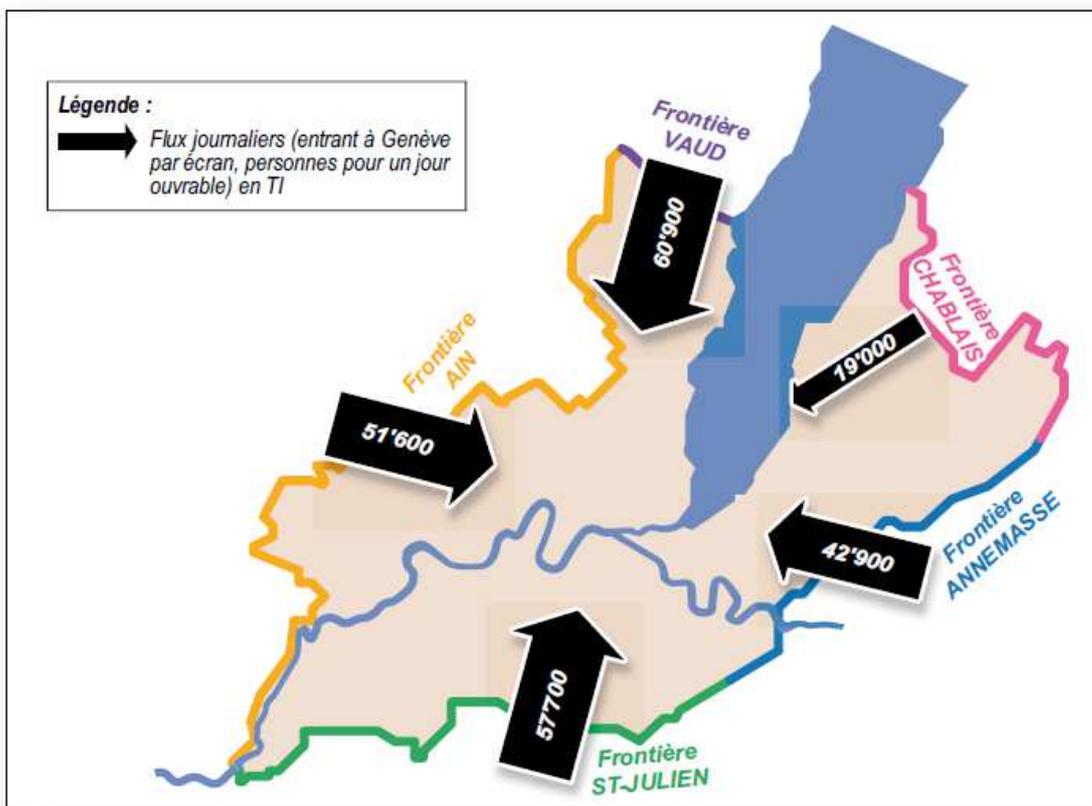
Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

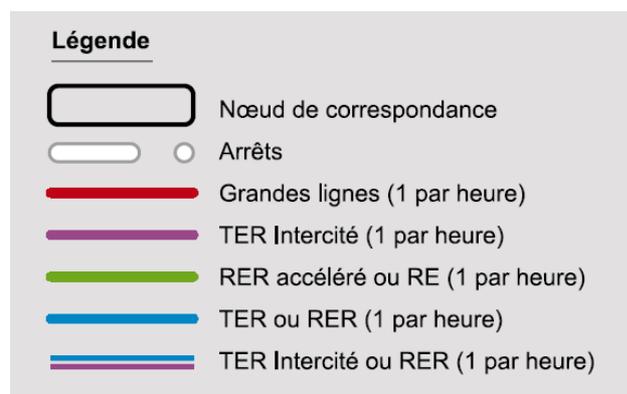
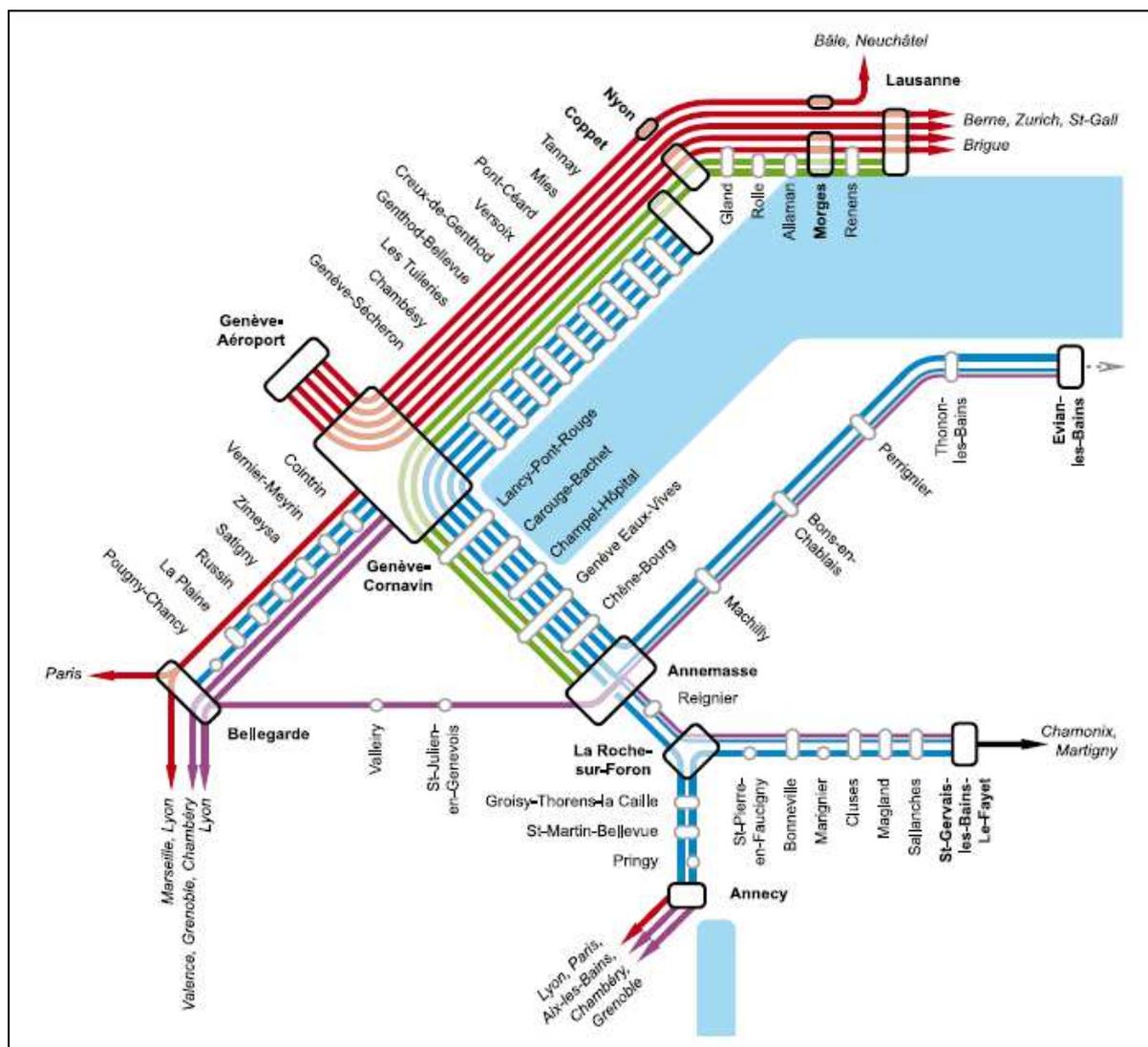
*V. Grandjean*

## 6.1 Flux journaliers entrant à Genève en transports individuels (planche du haut) et en transports publics (planche du bas)



Source : Publication CFF : Réseau Express Régional Franco-Valdo-Genevois. Une nouvelle mobilité pour l'ensemble de la région, mai 2013

## 6.2 Le Réseau Express Régional Franco-Valdo-Genevois : Fréquences projetées



Note : Lignes, cadences et points d'arrêt selon état actuel d'avancement du projet sous réserve de validation définitive et de faisabilité technique.

Source : Publication CFF : Réseau Express Régional Franco-Valdo-Genevois. Une nouvelle mobilité pour l'ensemble de la région, mai 2013

### 6.3 Halte de Mies : illustration du nouveau point d'évitement

La nouvelle halte est représentée depuis le chemin Sous-Voies en direction de Genève. Au premier plan se trouve la nouvelle place de la Gare de forme triangulaire. Le trait tillé rouge montre l'accès au quai avec une rampe pour les personnes à mobilité réduite.



Source : Publication CFF : Réseau Express Régional Franco-Valdo-Genevois. Une nouvelle mobilité pour l'ensemble de la région, mai 2013