REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à la détermination sur la réponse du Conseil d'Etat
aux interpellations Catherine Labouchère

« Moins de bruit, mais à quel prix pour la mobilité, que faire pour se faire entendre des CFF ? »
(11_INT_531)

et

« Après le "mitage" du terrain, celui de la 3ème voie CFF se met-il en place ? » (11_INT_562)

Rappel de la détermination

Le Grand Conseil invite le Conseil d'Etat :

- *à tout mettre en œuvre pour concrétiser le concept « 3ème voie ferroviaire » Lausanne Genève*
- *à informer régulièrement et de façon détaillée la population sur l'état d'avancement des travaux*
- *à tout mettre en œuvre pour que la construction des parois antibruit n'entrave pas la réalisation à terme du « concept de la 3ème voie »*

Lausanne, le 7 février 2012.

(Signé) Cathrerine Labouchère, députée

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat donne suite à la détermination mentionnée en titre, déposée au Grand Conseil le 7 février 2012 et adoptée à l'unanimité.

Tout d'abord, il convient de préciser que ce qui était alors qualifié de « 3ème voie ferroviaire » porte aujourd'hui le nom officiel de « Léman 2030 », un projet d'envergure conjointement porté par les CFF, l'Office fédéral des transports (OFT) et les cantons de Vaud et de Genève suite à la signature de la convention-cadre du 21 décembre 2009 visant au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Les projets du programme Léman 2030 représentent plus de 3 milliards de francs au total, financés pour la plus grande partie par la Confédération avec des contributions cantonales. Ainsi, la construction des points de croisement de Mies et Chambésy (nécessaires à la cadence 15' Coppet – Genève) s'élèvent à un montant de 116 millions de francs (dont 26.4 financé par le canton de Vaud) tandis que la voie de dépassement fret de Founex coûte 73 millions de francs. Le soutien fédéral est renforcé par rapport à son engagement dans la Convention de 2009 depuis le vote du 9 février 2014 favorable au Fonds d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

Léman 2030 est un projet particulièrement ambitieux pour développer et renforcer la mobilité sur l'arc lémanique. Il prévoit le doublement de la capacité des places assises entre Lausanne et Genève ainsi que la cadence au quart d'heure du RER Vaud (Cully – Cossonay-Penthalaz) et sur le Léman Express (Coppet – Genève – Annemasse). Pour atteindre ces buts, plusieurs aménagements d'importance des gares ferroviaires sont nécessaires ainsi que des travaux d'infrastructure sur la ligne.

Le premier projet réalisé a été inauguré à fin 2016, il s'agit du nouvel enclenchement de Renens qui gère l'ensemble du trafic ferroviaire entre Lausanne et Morges. Les autres travaux principaux réalisés ou en cours sont :

- la réalisation des points de croisement de Mies (VD) et Chambésy (GE), qui permettent la cadence au quart d'heure du RER Léman Express entre Coppet et Genève aux heures de pointe depuis juin 2018 et intégralement (toute la journée) dès décembre 2018 ;
- la construction d'une 4ème voie et d'un saut-de-mouton (pont ferroviaire) entre Lausanne et Renens qui permettront, à terme, la cadence au quart d'heure du RER Vaud (Cully – Cossonay-Penthalaz) ;
- une voie de dépassement de fret entre Coppet et Founex ;
- une 3ème voie entre Morges et Denges (Lausanne-Triage) prévue pour 2025 ;
- la transformation complète du nœud de Lausanne (gare, installations ferroviaires et de sécurité) ;
- la modernisation de la gare de Renens, projet auquel le Canton de Vaud a d'ailleurs octroyé un montant de 11 millions de francs (nouvelle passerelle et parking vélos) ;
- l'extension souterraine de la gare de Genève prévue pour 2030;
- l'allongement des quais et la modernisation des haltes de la ligne Genève – La Plaine.

De plus, depuis plusieurs années, le Conseil d'Etat a constamment mobilisé les différents leviers d'action dont il dispose afin de consolider les objectifs d'amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne CFF Lausanne – Genève, que ce soit via les contacts réguliers qu'il entretient avec la Confédération et son Office fédéral des transports (OFT), par les réponses aux consultations fédérales - notamment sur l'étape d'aménagement PRODES 2035 - ou plus largement via l'étroite collaboration avec le canton de Genève sous l'égide de la Métropole lémanique (prises de position commune, publication d'études statistiques, etc.).

Quant à l'information de la population sur l'état d'avancement de Léman 2030, le Conseil d'Etat relève que de nombreux moyens de communication ont été et sont déployés par les porteurs de projet afin de fournir, de manière régulière et détaillée, toutes les informations nécessaires aux habitant-e-s et aux usagers du réseau de transports publics. En particulier, le Conseil d'Etat souligne les actions suivantes :

- Publication du journal d'information de Léman 2030, d'abord intitulé « railconnexion » puis « L'aperçu » ; distribué dans les principales gares de l'arc lémanique, disponible aux guichets et en ligne, il paraît deux fois par an (depuis avril 2013) ;
- Parution de suppléments thématiques dans la presse locale ;
- Mise en place de pavillons d'information sur Léman 2030 dans les gares de Lausanne et de Renens ;
- Organisation de journées portes ouvertes des principaux chantiers et expositions destinées au public (par exemple « portes ouvertes pour découvrir la mobilité de demain » du 23 et 24 septembre 2017) ;
- Mise en ligne d'une page spécifique sur le site internet des CFF (www.leman2030.ch) régulièrement mise à jour et renvoyant vers l'ensemble des projets spécifiques ;
- Communications régulières et concertées des partenaires de Léman 2030 lors des phases importantes du projet (lancement des travaux, inaugurations, etc.).
- Informations et contacts avec les riverains concernés par les nuisances des chantiers.

Enfin, s'agissant de la problématique spécifique des parois antibruit (PAB), le Conseil d'Etat rappelle qu'à teneur de l'article 3 de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer du 24 mars 2000 (RS 742.144), l'assainissement phonique des chemins de fer devait en principe être achevé au 31 décembre 2015.

Si la question du bruit relève principalement d'une compétence fédérale, les cantons ont toutefois la possibilité de faire opposition, ce que le Canton n'a pas manqué de faire s'agissant de projets de PAB dès lors qu'ils étaient planifiés dans des secteurs où d'importants projets d'infrastructures étaient prévus à l'horizon 2025. En revanche, et compte tenu des déterminations de l'OFT, les secteurs où des réalisations ne sont pas planifiées à cette échéance doivent être assainis contre le bruit et le canton n'a alors aucune raison de s'y opposer.

Après consultation des CFF sur l'état des PAB en lien avec la ligne CFF Lausanne-Genève, le gouvernement est ainsi en mesure de fournir le point de situation suivant concernant les différents projets réalisés récemment ou encore en cours :

- Ecublens : PAB terminées en 2015 ;
- Lonay-Morges : PAB terminées en 2015 ;
- Perroy : PAB terminées en 2015 ;
- Prangins : PAB terminées en 2015 ;
- Nyon : PAB terminées en 2015 ;
- Crans : PAB terminées en 2016 ;
- Tolochenaz : PAB terminées en 2017 ;
- Bursins : aucune PAB à construire selon la décision d'approbation des plans (DAP) du 20 août 2012, mais des allègements ont été accordés ;
- Luins : aucune PAB à construire selon la DAP du 23 août 2012, mais des allègements ont été accordés ;
- Gland : PAB terminées en 2016 (hors secteur de la gare) et les PAB dans la gare ont été terminées en même temps que la mise en conformité de la gare, à fin 2017 ;
- Founex : PAB côté lac terminées en 2016, PAB côté Jura réalisées dans le cadre de la construction de la voie de dépassement fret (PAB posées d'ici fin 2018) ;
- Denges-Echandens : PAB terminées en été 2018 ;
- St-Prex : PAB terminées à fin 2018 ;
- Rolle / Mont-sur-Rolle : PAB hors secteur de la gare terminées en 2016, PAB sont posées dans la gare en même temps que la mise en conformité des quais et des accès.

Dans le cadre du projet Léman 2030, les CFF signalent encore que, pour le projet de la cadence au quart d'heure sur le tronçon Coppet – Genève, il y a certes eu reconstruction de PAB démolies, mais pas de mesures de construction supplémentaires.

S'agissant du projet de Founex, la PAB du côté Jura des voies faisant partie du projet d'assainissement phonique mis à l'enquête en 2011, elle n'a pas encore été construite car elle ne prenait pas en compte l'emprise pour la voie de dépassement. Cette PAB, finalement déplacée de quelques mètres en direction des riverains, a été construite dans le cadre des travaux de la voie de dépassement entre Coppet et Founex.

Enfin, concernant les nœuds ferroviaires de Lausanne ou de Morges, il est à ce stade plus difficile de répondre avec précision s'agissant des PAB tant que les décisions d'approbation des plans ne sont pas encore entrées en vigueur.

De ces informations, il ressort que la plupart des PAB ont été posées ou le seront dans un délai très proche. Jusqu'ici, leur construction n'a donc manifestement pas constitué une entrave majeure à l'avancement plus général des différents travaux entrepris dans le cadre de Léman 2030.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat constate dès lors que les suites utiles ont été données depuis le dépôt de la détermination en 2012.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 26 février 2020.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*