

**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 d'investissement de CHF 1'800'000 pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et un prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 aux CFF concernant la participation cantonale au réaménagement de la gare de Cully pour permettre le rebroussement des trains du RER Vaud

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 15 mars 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Maurice Neyroud (qui remplace Pierre Volet), Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Pierre Volet et Alexandre Rydlo étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructure (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

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

Madame la Cheffe de Département présente ce projet de décret qui est un des derniers de ce type. Jusqu'à présent, les projets d'agglomération dépendaient du fonds d'infrastructure, qui prévoyait des mesures d'accessibilité entre les différents pôles d'agglomérations. Les mesures du RER vaudois pouvaient aspirer à un financement de la Confédération au titre d'infrastructure des agglomérations. Depuis le vote du peuple concernant la constitution du FAIF, tous les projets ferroviaires sont financés par celui-ci. Les projets d'agglomérations et les routes nationales sont financés par FORTA. Ces deux fonds ont chacun leur propre source d'alimentation.

Ce projet de la gare de Cully sert à intensifier les cadences du RER vaudois sur l'ensemble du territoire. Cette gare de rebroussement a un impact sur un territoire allant de la Vallée de Joux à Aigle. Ce projet fait partie du volet de première génération du projet d'agglomération de 2007, pour lequel le Parlement fédéral a libéré les crédits en 2011. Le financement cantonal complète celui de la confédération directement pour le projet. Le mode de financement du FAIF est différent, avec un financement fédéral, moyennant une participation cantonale de CHF 30 mio du canton par année. Cet objet est encore particulier car il est préfinancé au travers des CHF 325 mio provisionnés par le canton pour le fonds de péréquation intercantonal. En vertu des règles de financement fédérales pour ce projet de RER, soutenu et avalisé par l'OFT, l'octroi d'un investissement de CHF 1.8 mio correspond à la contribution cantonale, à côté de la contribution fédérale. Le prêt de CHF 28.9 mio conditionnellement remboursable aux CFF concerne la part de réaménagement de la gare de Cully. Cette gare doit être réaménagée pour utiliser l'espace supplémentaire afin de faire rouler plus de trains entre Cully et Cossonay, voire La Sarraz. L'objectif est d'avoir un RER à la fréquence au quart d'heure sur le réseau, avec des trains venant de Grandson, Vallorbe et Allaman, jusqu'à Aigle. Cet espace permet d'injecter des trains dans tout le système vaudois pour atteindre l'objectif de doublement des capacités sur l'ensemble du RER. Sur le plan technique, le projet est complexe et a nécessité du temps au niveau de la planification. Les murs de la commune de Bourg-en-Lavaux sont protégés et ont

nécessité des expertises, notamment celle de la Commission Intercommunale de Lavaux, qui a accompagné le DIRH dans ce projet pour attester de la conformité de la protection du patrimoine dans cet espace. La géométrie des voies ferroviaire devra être corrigée, un mur de soutènement au nord de la gare devra être déplacé. Un passage supérieur et un autre, inférieur, devront être créés. Il faudra adapter tout ce qui est située autour de la gare, notamment le pont routier sur la route cantonale RC780, réaliser les accès sur les quais pour permettre l'arrivée de trains plus longs, à 220m, rehausser les quais et les mettre en conformité avec la LHand, adapter la tringlerie technique autour des mâts et des lignes de contact, des aiguillages, des enclenchements, etc. Il est prévu que ce projet se réalise le plus rapidement possible, idéalement avant la fin des travaux de la gare de Lausanne. Avec simultanément les restrictions de voies et l'extensification du trafic sur le réseau RER, la cadence initiale ne permettra pas d'avoir un train toutes les 15 minutes, mais en rafale. Ces trains entreront en fonction malgré tout, car cela permet de doubler la capacité, sur des secteurs très encombrés, comme par exemple la ligne du pied du Jura.

Les aspects techniques du projet sont présentés. Celui-ci prévoit de corriger la courbe des voies existantes du côté lac et du côté montagne pour élargir et permettre une vitesse de 130 km/h. Il s'agit aussi d'introduire une voie 2 plus rapide, pour que le RER, qui aura son terminus à Cully, soit toujours au centre du dispositif. Le reste de la fonctionnalité demeure et tous les trains peuvent être envoyés sur cette voie 2. L'ensemble du mur de soutènement doit également être renforcé et repoussé, ce qui complique les travaux. Au niveau des bâtiments voyageurs, une partie de la gare sera déplacée en direction de Vevey pour avoir des quais à la bonne longueur et éviter une courbure trop importante. Les passages supérieurs seront rénovés et restructurés.

La complexité du contexte de cette gare est soulignée. A contrario, quant au modèle de gare, celui-ci est idéal, optimal en matière de circulation, permettant d'éviter les croisements de trains.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le projet est situé dans le périmètre de Lavaux. Quelles sont les problèmes qui se sont posés ?

Il y a eu un certain nombre de difficultés techniques à résoudre avec de nombreuses variantes. La commission Intercommunale de Lavaux a été proactive dans la recherche de solutions, notamment concernant le mur de soutènement. La solution élaborée est compatible en termes d'intégration paysagère et avec la sécurité des installations ferroviaires.

Pourquoi avoir choisi Cully et non pas Vevey ? Un commissaire regrette que ce ne soit pas possible de croiser à Vevey.

Ceci est dû à la logique de croisement des trains et à la mécanique de l'horaire. Le point de croisement est situé à Cully dans ce cas. La question a été la même lorsqu'il s'est agi de faire croiser les trains à Lucens et non à Moudon. Il est insisté aussi sur la nécessité d'avoir des voies de dépassement pour permettre aux grandes lignes de dépasser les RER.

Au niveau de la desserte, Vevey est plus important, avec une desserte grande ligne, avec des interregio, des regio express et le RER. Le doublement des cadences concerne aussi les grandes gares. Cully va bénéficier d'une cadence doublée du RER en raison des croisements. C'est une opportunité technique pour Bourg-en-Lavaux, avec une augmentation de la desserte. Le schéma de desserte figure dans l'EMPD en page 6.

Le bâtiment de la gare sera-t-il desservi par un guichet ?

Un plan de quartier prévoit la construction d'un nouveau bâtiment plus grand. Cette construction est du ressort de la commune. La gare en elle-même sera équipée d'automates et d'un abri pour les voyageurs.

Le bâtiment existant sera détruit et le nouveau ne sera pas desservi. Il est rappelé le débat sur la fermeture du guichet de la gare de Moudon. La plupart des clients achètent aux automates, sur internet ou ont des abonnements. La part de progression de détenteurs d'abonnements de transport est considérable et plus de 50% de la population est détentrice d'un abonnement. La vente au guichet est faible.

La voie 2 qui fonctionne comme terminus est-elle liée au reste ?

Il n'y a pas de buttoir et l'on peut continuer pour se raccorder sur la voie 3. Les trains pour et en provenance du Chablais passeront en voie 1 et 3. Les arrêts auront lieu en voie 2.

Il est rappelé que la part fédérale du financement est de 40%. C'est le maximum possible.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seul les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

La parole n'est pas demandée.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 06 mai 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard