EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

accordant un prêt sans intérêts de 158'500'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour le préfinancement de la 4 e voie Lausanne – Renens ainsi que des points de croisement de Mies et de Chambésy

et

autorisant le Conseil d'Etat à procéder à des avances de fonds de 34'800'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne – Genève

et

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de 1'100'000 francs pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens

et

RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat des groupes socialiste, radical, les Verts, libéral, Alliance du centre et A gauche toute ! : 3 e voie CFF Lausanne-Genève - Le Canton doit s'engager ! (08_POS_054)

et

sur le postulat Ginette Duvoisin : Dynamiser les transports publics, aussi dans les régions décentralisées du canton, par la mise en oeuvre rapide du développement du RER vaudois (10_POS_183)

1 RESUME

Les projets de décret ont pour objet d'assurer le financement des prestations du canton de Vaud prévues dans la convention-cadre relative au développement de l'offre sur la ligne entre Lausanne et Genève-Aéroport.

La convention-cadre a été signée le 21 décembre 2009 par la Confédération, représentée par son Office fédéral des transports (OFT), les gouvernements des cantons de Vaud et de Genève ainsi que la Direction générale des Chemins de fer fédéraux (CFF). Elle fait suite au protocole d'accord signé le 2 avril 2009 par les Conseils d'Etat vaudois et genevois visant à consacrer 300 millions de francs au préfinancement d'infrastructures ferroviaires sur la ligne entre Lausanne et Genève-Aéroport.

La convention-cadre fixe les objectifs, établit les phases de réalisation ainsi qu'une planification prévisionnelle et précise les modalités du préfinancement par les cantons. Elle permet à la région lémanique de disposer d'une vision globale de l'offre ferroviaire nécessaire à l'horizon 2030.

Les CFF prévoient un doublement du trafic entre Genève et Lausanne entre 2010 et 2030. Les objectifs prioritaires d'offre visent à augmenter le nombre de places assises sur les trains "Grandes Lignes" entre Lausanne et Genève en fonction de l'évolution du trafic et à introduire la cadence au quart d'heure dans le coeur des réseaux RER genevois et vaudois.

La convention-cadre fixe les priorités avec trois phases de développement et un calendrier prévisionnel de réalisation avancé d'environ quatre ans grâce au préfinancement des cantons.

Les cantons de Vaud et de Genève octroient un préfinancement de 210 millions de francs pour la réalisation anticipée de la 4 e voie entre Lausanne et Renens. Ils avancent en outre la part fédérale de 27.76 millions de francs allouée par le fonds d'infrastructure pour la réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy planifiés dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Selon le protocole d'accord, le canton de Vaud prend en charge les deux tiers de ces avances, soit 158.5 millions de francs et le canton de Genève un tiers, soit 79.3 millions de francs.

Selon la même clé de répartition, les deux cantons mettent à disposition les montants nécessaires pour les études préliminaires et celles d'avant-projet concernant la 3 e voie
Renens-Allaman à hauteur de 15 millions de francs (hors TVA) ainsi que pour les études préliminaires sommaires liées à un tronçon à 4 voies dans le secteur Rolle - Gland pour une somme d'un million de francs (hors TVA). La part vaudoise est ainsi de 10.67 millions de francs (hors TVA) et la part genevoise de 5.3 millions de francs (hors TVA).

Le canton de Vaud met seul à disposition les montants nécessaires pour les études liées à la modernisation de la gare de Lausanne et pour la réalisation d'un saut-de-mouton entre Malley et Renens pour 21.5 millions de francs (hors TVA).

Un crédit d'études de 1 millions de francs (hors TVA) est accordé pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens. Ce dernier projet est conduit dans le cadre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL).

De son côté, le canton de Genève met à disposition les montants pour les frais d'études liées à l'augmentation des capacités ferroviaires à Genève, notamment à la Gare de Genève-Cornavin et au noeud de Châtelaine.

En résumé, les engagements à charge du canton de Vaud sont les suivants :

· Octroi d'un prêt de 158'500'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF) pour le préfinancement de la 4 e voie Lausanne – Renens ainsi que des points de croisement de Mies et de Chambésy ;

· Libération d'avances de fonds de 34'800'000 francs pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne – Genève, y compris la TVA au taux de 8% (en vigueur dès le 1 er janvier 2011) ;

· Crédit d'études de 1'100'000 francs pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens, y compris la TVA au taux de 8% (en vigueur dès le 1 er janvier 2011).

Les modalités seront précisées dans les conventions spécifiques par objets qui seront signées en application de la convention-cadre.

2 STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS

2.1 Développement du réseau ferroviaire suisse : de Rail 2000, 2e étape, à Rail 2030

Les Chambres fédérales ont adopté le 20 mars 2009 la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) (RS 742.140.2). Celle-ci est entrée en vigueur le 1er septembre 2009. La LDIF assure le financement d'une nouvelle étape de développement du réseau ferroviaire suisse après la mise en service de la 1ère étape de Rail 2000 en décembre 2004.

Compte tenu des disponibilités limitées du fonds des transports publics (FTP), le projet "Développement de l'infrastructure ferroviaire" (abréviation : ZEB pour Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) a été limité à une enveloppe de 5.4 milliards de francs.

Le projet ZEB vise à accroître les capacités ferroviaires pour le trafic voyageurs longues distances et pour le trafic marchandises. Les temps de parcours diminueront sur l'axe est-ouest et les capacités augmenteront sur l'axe nord-sud. Il est en particulier prévu de diminuer de 15 minutes les temps de parcours entre Lausanne et la Suisse alémanique pour atteindre les objectifs de temps de parcours prévus lors de la conception initiale du projet RAIL 2000, lancé au milieu des années huitante. Les correspondances à Lausanne seraient assurées aux minutes 00 et 30. Le temps de parcours entre Lausanne et Berne, actuellement de plus d'une d'heure, sera ramené à moins d'une heure et celui entre Lausanne et Zurich à moins de deux heures grâce notamment à l'acquisition de nouvelles rames inclinables permettant aux trains de rester dans le gabarit ferroviaire avec des vitesses de circulation plus élevées en courbe.

Les mesures retenues dans le projet ZEB figurent à l'article 4, alinéa 1, de la LDIF. Pour le bassin lémanique ces mesures sont les suivantes (lettre b) :

1. région de Genève : augmentation du rendement (budget : 20 MCHF)

2. région de Lausanne : accroissement des capacités (4e voie) sur le tronçon Lausanne–Renens, augmentation du rendement dans le noeud ferroviaire de Lausanne (budget : 210 MCHF).

Selon les disponibilités du fonds FTP, la Confédération ne disposera des ressources nécessaires aux projets ZEB qu'à partir de 2015-2017.

Afin de permettre la réalisation avancée de projets prioritaires, l'article 12, alinéa 3, de la LDIF donne la base légale pour un préfinancement par les cantons ou des tiers de mesures décidées par les Chambres fédérales :

" 3 Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent, sous réserve de l'approbation de l'Office fédéral des transports, passer des conventions avec les cantons concernés ou avec des tiers (partenariats public-privé) pour préfinancer les mesures décidées et financées par l'Assemblée fédérale qui sont visées à l'art. 4."

Lors de l'adoption de la LDIF, l'Assemblée a simultanément donné mandat au Conseil fédéral de lui soumettre à fin 2010 un projet sur le développement ultérieur de l'offre et l'extension de l'infrastructure dans toutes les régions du pays (article 10 LDIF). Ce projet est désigné sous le terme de Rail 2030 correspondant à cet horizon de planification. En effet, le projet ZEB ne suffit pas pour répondre à la croissance des besoins de mobilité à satisfaire par les transports publics dans les vingt prochaines années. Selon cette disposition, le Conseil fédéral étudiera en particulier les mesures suivantes qui concernent la Suisse occidentale :

· Pied sud du Jura, y compris construction du tunnel de Gléresse : étoffement

· Lausanne–Genève : étoffement

· Berne–Viège : cadence semi-horaire

· Bienne–Bâle et Bienne–Zurich : amélioration de l’offre

· Bienne–Delémont–Delle et Bienne–Delémont–Bâle : amélioration de l’offre

· Siviriez–Villars-sur-Glâne.

Le projet Rail 2030 a fait l'objet d'une première présentation au printemps 2010. Le financement des mesures retenues pour le projet Rail 2030 constituera l'enjeu majeur dans le processus de décision. Il sera sans doute nécessaire de modifier la Constitution fédérale pour définir de nouvelles bases de financement avec une votation populaire, qui pourrait se dérouler vers 2012.

Les études en cours dans le projet Rail 2030 mettent en évidence la priorité à accorder aux investissements permettant d'augmenter la capacité du réseau ferroviaire tant sur les lignes que dans les gares. Pour répondre à la demande de transport, la capacité des trains doit être augmentée tant en allongeant les trains "Grandes lignes" à 420 m de longueur qu'en renouvelant la flotte avec des trains à deux étages. Les nouveaux trains offriront ainsi une capacité de 1200 à 1300 places assises selon leur configuration. Les gares devront être réaménagées pour accueillir ces nouveaux trains et pour assurer la circulation des voyageurs, en particulier dans les "nœuds" ferroviaires principaux du pays, notamment la gare de Lausanne.

Les objectifs de la convention-cadre relative au développement de l’offre sur la ligne entre Lausanne et Genève-Aéroport sont ainsi intégrés dans le projet Rail 2030.

2.2 Stratégie cantonale de développement des transports publics et programme de législature 2007 - 2012

En septembre 2006, le Conseil d’Etat a adopté la stratégie cantonale de développement des transports publics. Cette stratégie est présentée dans le document adopté par le Conseil d’Etat vaudois en septembre 2006 : "Vers une mobilité durable : les transports publics à l’horizon 2020". Elle vise à favoriser les urbanisations compactes, en tenant compte des potentiels des transports publics et des mobilités douces. Il s’agit de freiner la croissance du trafic automobile afin de préserver les conditions de circulation et réduire les impacts sur l’environnement. Le développement de l'offre des trains CFF "Grandes lignes" et du RER Vaudois figurent parmi les objectifs prioritaires.

Le développement du RER genevois sur la ligne Genève – Coppet s'inscrit dans la même démarche. La réalisation du projet de la nouvelle liaison ferroviaire Cornavin – Eaux Vives – Annemasse (CEVA) est la pièce maîtresse pour le développement du RER genevois. Des cadences étoffées seront offertes entre les deux rives du Léman. Il est ainsi prévu de porter la cadence au quart d'heure des trains RER Coppet – Genève – Lancy-Pont-Rouge, qui circulent actuellement à la demi-heure. Ces trains du RER genevois seront prolongés jusqu'à Annemasse et au-delà en Haute-Savoie (Evian – Thonon, Saint-Gervais, notamment). L'introduction d'une cadence au quart d'heure entre Coppet et Genève implique la réalisation de deux nouveaux points de croisement, l'un à Mies sur territoire vaudois et l'autre à Chambésy sur territoire genevois. Ces aménagements figurent dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois et bénéficieront d'une contribution fédérale de son fonds d'infrastructure (projets de priorité A, dont le financement sera décidé cet automne par les Chambres fédérales).

Depuis l'adoption de la stratégie cantonale en 2006, les décisions et actions suivantes concernant l'offre CFF sont déjà intervenues :

· Décision de financement de la halte de Prilly-Malley en 2008 (79.8 MCHF financé pour moitié par le canton et pour l'autre moitié par la Confédération dans le cadre du fonds d'infrastructure), suivie de l'engagement des travaux à fin 2008. La mise en service de la nouvelle halte interviendra en juin 2012. Le projet intègre les emprises de la 4 ^{e} voie prévue entre Lausanne et Renens sur une longueur de près d'un kilomètre.

· Commande par les CFF de 19 rames modernes à plancher bas (55 cm au-dessus du niveau du rail) de

type Flirt pour les lignes d'agglomération du RER Vaudois (190 MCHF). Les premières rames ont été mises en service en automne 2009. La totalité du parc sera en service à fin 2011.

· Rénovation par les CFF de 9 rames Domino (anciennes rames Colibri) avec de nouvelles voitures intermédiaires à plancher bas (30 MCHF). Ces rames sont engagées depuis
juin 2010. L'entier du parc rénové sera livré à fin 2012.

· Entrée en vigueur le 1er septembre 2009 de la LDIF. Cette loi prévoit la construction d'une 4e voie entre Lausanne et Renens.

· Commande par les CFF de 24 rames à deux étages de type RV Dosto dont une partie sera affectée au remplacement des trains RE qui roulent entre Lausanne et Genève. Ces trains desservent les gares de Renens, Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon et Coppet. Les performances de ces nouveaux trains permettront d'offrir dès décembre 2012 une cadence à 30 minutes entre Lausanne et Genève au lieu de la cadence horaire actuelle. En effet, le gain de temps obtenu par ces nouvelles rames est de 4 minutes environ par rapport aux compositions actuelles, grâce à leurs performances d'accélération, de freinage et à leurs larges portes d'accès diminuant la durée de chaque arrêt. Ces trains peuvent ainsi s'intercaler entre les sillons des trains IR Lausanne – Morges – Nyon – Genève et les trains IC Lausanne – Genève qui circulent à la cadence à trente minutes. Avec ce nouveau matériel roulant, il est ainsi possible d'offrir la cadence à 30 minutes des RE sans voies supplémentaires.

Il est prévu de prolonger, dès leur mise en service, ces trains RE jusqu'à Vevey, sous réserve de l'adaptation de quelques ouvrages pour assurer la hauteur suffisante de passage et de dérogations ponctuelles aux normes de gabarit.

· Des améliorations de l'offre "Grandes lignes" CFF sont visées dans le cadre du concept Romandie, qu'étudient actuellement les CFF pour une introduction entre décembre 2012 et décembre 2014.

· Les études sont actuellement en cours au niveau fédéral concernant le projet Rail 2030.

2.3 Le Plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal, entré en vigueur le 1er août 2008, vise les stratégies et lignes d'actions suivantes qui concernent le développement des infrastructures ferroviaires :

· Stratégie A : coordonner mobilité, urbanisation et environnement avec la ligne d'action A2 : développer une mobilité multimodale. La mesure A21 concerne les infrastructures de transports publics : priorité au développement du RER Vaudois, avec une augmentation des cadences à 15 minutes sur les lignes où la demande le justifie et à 30 minutes sur les autres axes principaux. Pour atteindre les objectifs visés, les infrastructures suivantes sont à prévoir sur la ligne Lausanne – Genève :

o Renens – Lausanne : aménagement d'une 4e voie CFF

o Renens – Morges / Morges – Allaman / Allaman – Coppet : aménagement par étapes d'une 3e voie CFF, ponctuellement d'une 4e voie (dans les gares notamment).

· Stratégie B : renforcer la vitalité des centres avec la ligne d'actions B2 : renforcer les liaisons nationales et internationales

2.4 Plan de mesures OPair 2005

Le développement de l’offre sur la ligne CFF entre Lausanne et Genève-Aéroport fait partie des actions retenues par le Conseil d’Etat dans le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges. Ce plan a été adopté par le Conseil d’Etat en date du 11 janvier 2006.

Concernant le réseau CFF, les projets TP structurants pris en compte sont notamment les suivants

(page 17 du rapport OPair):

· Développement du REV avec des fréquences à terme variant de 15 à 30 minutes dans l'agglomération Lausanne-Morges

· Voie ferroviaire supplémentaire entre Morges et Lausanne

· Nouvelle gare CFF à Prilly-Malley

Ces actions sont développées dans la mesure MO-17, "Amélioration de l'offre des transports publics – Liaisons régionales et interrégionales" :

"a) Développement du RER Vaudois (REV) :

La planification actuelle s'oriente vers une articulation du réseau REV autour des axes Yverdon/Vallorbe-Payerne et Allaman-Villeneuve. La nouvelle offre concernera directement le périmètre du plan des mesures, où la cadence des convois variera de 15 à 30 min. L'offre REV évoluera selon des étapes dont l'horizon reste à définir, calquées sur celles intervenant sur le réseau "Grandes Lignes".

La qualité de service recherchée ne pourra cependant pas être assurée sans la réalisation de voies supplémentaires sur certains tronçons. Ces infrastructures nouvelles constituant l'enjeu principal de la politique cantonale de développement du REV, il s'agit d'entreprendre toutes les démarches nécessaires à leur concrétisation la plus rapide possible. Le cas échéant, des solutions transitoires basées sur un nouveau matériel roulant pourraient être adoptées."

2.5 Programme de législature 2007 - 2012

Le Conseil d'Etat a adopté en novembre 2007 son programme de législature 2007-2012 qui inclut un Agenda 21 cantonal. Ce programme vise quatre objectifs prioritaires. Le deuxième porte sur l'action contre le réchauffement climatique, la promotion des énergies renouvelables et des transports publics. L'indicateur retenu en matière de mobilité est la répartition modale du transport des personnes. Ainsi, la part des transports individuels motorisés, rapportée au total des distances parcourues doit évoluer comme suit :

· 2005 : 75%

· 2012 : 70%

· 2020 : 60%

· 2050 : 50%

Pour atteindre ces objectifs, la mesure no 12 du programme de législature prévoit de mettre en œuvre le Plan directeur cantonal, en particulier développer les infrastructures de transport et les projets d'agglomération. Les actions en lien avec la mesure sont les suivantes :

· Mettre en œuvre la stratégie cantonale de développement des transports publics " Vers une mobilité durable : les transports vaudois à l'horizon 2020 " (en particulier RER Vaudois, 3 e voie CFF Lausanne-Genève, ligne du Pied du Jura, trains régionaux)

· Consolider et mettre en oeuvre les projets d'agglomération

· Elaborer et mettre en oeuvre un plan stratégique des routes et des mobilités douces

2.6 Synthèse

Ces différents documents stratégiques mettent en évidence la priorité à donner aux mesures d'amélioration sur l'axe ferroviaire CFF Lausanne – Genève.

La nécessité de réaliser dans les meilleurs délais ces projets justifie l'engagement du canton à préfinancer la 4 e voie CFF Lausanne – Renens et la part fédérale pour les points de croisement de Mies et de Chambésy ainsi qu'à avancer les frais d'études pour la 3 e voie Renens – Allaman, une

section de 4 e voie à localiser entre Rolle et Gland environ, le réaménagement des gares de Lausanne, la construction d'un saut-de-mouton entre Prilly-Malley et Renens ainsi que la modernisation des accès aux trains en gare de Renens.

Ces engagements permettront d'anticiper la réalisation de ces projets d'environ quatre ans au moins et de permettre ainsi leur mise en service dès 2018 et non dès 2022. Les études d'avant-projet doivent être aujourd'hui lancées pour permettre l'engagement des travaux dès 2015. Il faut en effet compter quatre ans pour effectuer les études d'avant-projet, établir le dossier d'approbation des plans, puis conduire la procédure d'approbation des plans selon la législation fédérale. Concernant les aménagements de voies supplémentaires entre Renens et Gland environ, ces études doivent être engagées sans tarder pour assurer la réservation des emprises nécessaires, notamment en zones à bâtir, mais aussi pour permettre aux autorités fédérales et aux CFF de disposer de bases de planifications élaborées.

3 DEVELOPPEMENT DE LA LIGNE LAUSANNE – GENEVE : CONVENTION-CADRE

3.1 Projections d'évolution de la demande de transport

Entre 2000 et 2010, notamment suite à l'introduction de l'horaire Rail 2000 à fin 2004, la demande de transport a doublé sur la ligne CFF Lausanne – Genève. A l'horizon 2030, les CFF prévoient un nouveau doublement du trafic. L'évolution en nombre de voyageurs par jour est la suivante :

· 2000 : 25'000 voyageurs par jour

· 2010 : 50'000 voyageurs par jour

· prévision 2020 : 100'000 voyageurs par jour.

3.2 Convention-cadre du 21 décembre 2009 relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne-Genève

La convention-cadre figure en annexe au présent exposé des motifs. Elle est structurée de la manière suivante :

Préambule

1. Objectifs en terme d'offre pour les voyageurs
2. Mesures d'infrastructures envisagées et ordre de priorité
3. Etudes à réaliser
4. Modes de financement
5. Prestations des parties
6. Structure du projet
7. Reporting et modalités de paiement
8. Communication
9. Litiges entre les cantons et les CFF
10. Dispositions finales

Une planification prévisionnelle des délais, des études et des travaux, établie par les CFF et les cantons, figure en annexe.

3.3 Préambule de la convention-cadre

Le préambule de la convention-cadre rappelle le contexte et les objectifs visés :

"La ligne ferroviaire reliant les villes de Lausanne et Genève, lesquelles constituent un pôle économique particulièrement dynamique et en constante progression, ne suffit pas à satisfaire les besoins actuels et doit être améliorée pour couvrir également les besoins futurs.

Le 2 avril 2009, les Conseils d'Etat vaudois et genevois ont signé un protocole scellant leur accord, sous réserve d'approbation de leur parlement, de consacrer 300 millions de francs – selon une clé de répartition de deux tiers des investissements à charge du Canton de Vaud et un tiers à celle du Canton de Genève – au préfinancement d'infrastructures ferroviaires sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Il s'agit des infrastructures dont le financement est explicitement prévu par la législation fédérale en vigueur ou en projet, à savoir la 4 e voie Lausanne - Renens et les points de croisement de Mies et de Chambésy, ainsi que des travaux d'étude pour la 3 e voie Renens - Allaman. Par ailleurs, les cantons ont la volonté de développer le trafic RER sur leur territoire.

La loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) est entrée en vigueur le 1er septembre 2009. Parmi les mesures concernant les grands projets ferroviaires, à son article 4, let. b, la LDIF prévoit notamment le financement de l'augmentation du rendement dans la région de Genève, de l'accroissement des capacités
(4e voie) sur le tronçon Lausanne – Renens et de l'augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne. La mise en œuvre de mesures de construction pour remédier aux inconvénients qu'entraîneraient les mesures précitées pour le trafic régional est réservée (cf. art. 6 LDIF). Pour le préfinancement de ces mesures, les CFF peuvent passer des conventions avec les Cantons concernés moyennant l'approbation de l'OFT (cf. art. 12 al. 3 LDIF).

En outre, selon l'art. 10 LDIF, le Conseil fédéral est chargé de soumettre à l'Assemblée fédérale d'ici 2010 un projet sur le développement ultérieur de l'offre et l'extension ultérieure de l'infrastructure, en particulier l'étoffement entre Lausanne et Genève. Un crédit d'engagement de CHF 40 millions a été alloué pour permettre d'étudier, entre autres, les projets visés par l'article 10 LDIF, dans le but d'élaborer le message du Conseil fédéral concernant Rail 2030.

Les CFF veulent développer l'axe Lausanne – Genève-Aéroport en fonction de deux objectifs prioritaires, à savoir le doublement de la capacité en places assises Grandes Lignes et la fréquence au quart d'heure sur le RER franco-valdo-genevois (Coppet - Annemasse) et le RER Vaudois (Cully – Bussigny/Cossonay). A cet effet, une dizaine de projets d'infrastructure – comprenant la 4 e voie Lausanne - Renens et les points de croisement de Mies et de Chambésy – apparaissent nécessaires dans une 1ère phase. La liste de ces projets figure au chiffre 2 de la présente convention.

Toutefois, les CFF n'ont pas de budget pour entreprendre les études de ces objets et doivent attendre une commande ou un financement de la Confédération ou des Cantons."

3.4 Objectifs en terme d'offre pour les voyageurs

Le développement de l'offre est planifié en trois phases successives qui tiennent compte des plans-cadres développés par les CFF pour les nœuds de Lausanne - Renens et de Genève.

La phase 1vise les objectifs suivants en matière de développement de l'offre "Grandes lignes" et RER :

· l'augmentation pouvant aller jusqu'au doublement de la capacité en places assises "Grandes Lignes" entre Lausanne et Genève par l'introduction de nouveaux produits et l'utilisation de trains à deux étages plus longs

· l'augmentation des cadences des RER franco-valdo-genevois (Coppet - Annemasse) et vaudois (Cully - Bussigny/Cossonay)

· la cadence à la demi-heure avec une desserte RER partielle sur la ligne Lausanne - Allaman

· l'amélioration de la cadence à la demi-heure sur le RER Genève-La Plaine avec des rames de 220m

La phase 2comprend le développement des offres RER et la poursuite du développement de l'offre "Grandes Lignes", à savoir :

· nouveaux potentiels d'offres "Grandes Lignes" et en trafic international

· l’augmentation de la qualité de la desserte RER (cadence demi-heure systématique) sur la ligne Lausanne - Allaman

· l’augmentation des cadences du RER La Plaine - Genève

· l’éventuelle desserte RER de Genève-Aéroport

La phase 3comprend l’augmentation des cadences au quart d’heure d’un ou de plusieurs produits "Grandes Lignes" entre Lausanne et Genève.

3.5 Besoins en infrastructures de transport : réalisation par étapes

Le développement de la ligne Lausanne - Genève est planifié par les CFF en fonction des trois phases de développement de l'offre. Des horizons temporels de réalisation sont donnés à titre indicatif dans l'annexe à la convention-cadre. L'annexe 2 de l'exposé de motifs montre le plan schématique de la ligne avec les projets planifiés :

Phase 1, secteur Lausanne :

• accroissement des capacités sur le tronçon Lausanne-Renens (réalisation de la 4 ^{e}voie, saut-de-mouton entre Prilly-Malley et Renens)

• augmentation du rendement dans le noeud ferroviaire de Lausanne (modification des voies, prolongement des quais, réalisation de voies de garage)

• modernisation des accès aux trains en gare de Renens

• aménagements à Cully, Bussigny et dans le secteur de Cossonay

Phase 1, secteur Genève :

• réalisation des points de croisement de Mies et Chambésy

• réalisation d’une voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon

• augmentation du rendement dans le noeud ferroviaire de Genève (augmentation de capacité en gare de Genève-Cornavin, modifications des voies)

• prolongement des quais de La Plaine à Genève et aménagements en gare de La Plaine

Phase 2, séparation des trafics Grandes Lignes, RER et fret :

• aménagements en vue de l'augmentation de capacité des "Grandes Lignes"

• réalisation de la 3 ^{e}voie entre Renens et Allaman, y compris la gare de Morges et l’accès à Lausanne-Triage

• aménagements en vue de l'augmentation de capacité du réseau à l’ouest de Genève

Phase 3 (horizon 2020 – 2025):

• réalisation des tronçons à quatre voies

• augmentation de capacité en gare de Genève-Aéroport

Dans leur plan-cadre de développement du nœud de Lausanne – Renens, les CFF ont esquissé à l'horizon 2050 la possibilité de l'aménagement d'une nouvelle gare souterraine à Lausanne avec quatre voies à quai. Il s'agirait d'un ouvrage de dimension comparable à la nouvelle ligne transversale de Zurich (ligne DML desservant en souterrain la gare principale de Zurich avec des lignes d'accès en souterrain depuis les gares de Zurich-Oerlikon d'une part et de Zurich-Altstetten d'autre part) dont le devis est de 2 milliards de francs. Vu le nombre d'études à réaliser selon la convention-cadre concernant le développement de la ligne Lausanne-Genève et vu les échéances, le Conseil d'Etat estime qu'il est prématuré de lancer aujourd'hui des études de projet pour des ouvrages qui pourraient se réaliser entre 2030 et 2050. Les CFF ont en revanche intégré les principes du plan-cadre à l'horizon 2050 dans les projets qui seront étudiés dans les trois phases mentionnées ci-dessus. Ainsi, les CFF ont réservé dans le secteur de Malley les emprises permettant d'aménager le raccordement du

futur tronçon souterrain avec le réseau existant.

3.6 Répartition du financement entre les cantons de Vaud et de Genève selon le protocole d'accord du 2 avril 2009

La répartition du financement entre les cantons de Vaud et Genève a été arrêtée dans le protocole d'accord Vaud-Genève, signé le 2 avril 2009 :

· **Préfinancement des infrastructures ferroviaires sur l'axe Lausanne-Genève** : dans le but d'anticiper l'ensemble des travaux permettant d'améliorer l'offre de transport, les cantons de Genève et Vaud accordent aux CFF un prêt pour le préfinancement de la réalisation anticipée de la 4 ^{e}voie entre Renens et Lausanne ainsi que pour le préfinancement de la part fédérale pour les points croisements de Mies et de Chambésy.

Le préfinancement est assuré pour deux tiers par le canton de Vaud et pour un tiers par le canton de Genève.

· **Préfinancement des travaux d'études pour la 3 ^{e}voie Renens-Allaman** : le préfinancement est également assuré pour deux tiers par le canton de Vaud et pour un tiers par le canton de Genève.

Les études portant sur les autres projets, non mentionnés dans le protocole d'accord, sont financées par chaque canton selon le principe de la territorialité.

4 CONTRIBUTIONS FINANCIERES A CHARGE DE L'ETAT DE VAUD

4.1 Prêt accordé par le cantons aux CFF pour le préfinancement de la 4e voie Lausanne - Renens ainsi que des points de croisement de Mies et de Chambésy

4.1.1 4e voie Lausanne - Renens

Le montant du prêt accordé par les cantons pour le préfinancement de la 4 ^{e}voie Lausanne – Renens est de 210 millions de francs (hors TVA, base des prix : octobre 2005). Il correspond au montant figurant dans le message du Conseil fédéral aux Chambres fédérales du
17 octobre 2007 (voir annexe 1 du message : vue d'ensemble des investissements).

Selon le protocole d'accord Vaud – Genève du 2 avril 2009, le canton de Vaud prend en charge les deux tiers de ce préfinancement soit un montant de 140 millions de francs au maximum.

Les modalités de remboursement seront précisées dans des conventions spécifiques qui seront signées après l'obtention des crédits par les parlements cantonaux. Selon le projet de convention spécifique relative au préfinancement des études de la 4 ^{e}voie Lausanne - Renens, le remboursement sera effectué par les CFF sur les montants mis à leur disposition selon les conventions de planification, puis de construction, passées entre l'OFT et les CFF. Il se fera par tranches selon les paiements effectifs de la Confédération aux CFF.

4.1.2 Points de croisement de Mies et de Chambésy

Selon le message du Conseil fédéral aux Chambres fédérales du 11 décembre 2009 relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits de programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération prévoit d'accorder une contribution de 27.76 millions de francs (hors TVA, base des prix : octobre 2005) pour les points de croisement de Mies et de Chambésy. Le coût de l'investissement retenu dans le message est de 69.40 millions de francs (hors TVA, base des prix : octobre 2005).

Selon le protocole d'accord Vaud – Genève du 2 avril 2009, le canton de Vaud prend en charge les deux tiers de ce préfinancement, qui sera remboursé aux cantons par la Confédération, soit un montant de 18.5 millions de francs au maximum.

Selon le devis du dossier d'avant projet, les coûts de réalisation sont les suivants (base des

prix : 2010) :

· Point de croisement de Mies : 32.5 millions de francs (32.6% du total)

· Point de croisement de Chambésy : 67.3 millions de francs (67.4% du total)

· Total : 99.8 millions de francs

Après déduction de la quote-part de la contribution du fonds fédéral d'infrastructure de l'ordre de 9 millions de francs (32.6 % de 27.76 millions de francs), la part nette à charge du canton de Vaud serait d'environ 23.5 millions de francs pour le point de croisement de Mies.

La part du financement de la contribution à charge du canton de Vaud pour la réalisation du point de croisement de Mies fera l'objet d'un décret spécifique qui sera présenté au Grand Conseil vers 2012, après délivrance du permis de construire par l'OFT et sur la base d'offres d'entreprises pour les principaux lots de génie civil. Le financement par la Confédération et par le canton sera accordé sous forme de prêt conditionnement remboursable.

4.2 Crédits pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne - Genève

4.2.1 Introduction

Le montant des crédits pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne – Genève a été déterminé sur la base des ordres de grandeur des coûts d'investissements, honoraires déduits (taux moyen de 15%), pour les ouvrages concernés et selon les bases du règlement SIA 103 concernant les prestations et honoraires des ingénieurs civils.

Les taux de référence des coûts des phases successives d'études sont ainsi les suivants :

· Études préliminaires : 0.2 % du coût global moins les honoraires

· Avant-projet : 2 % du coût global moins les honoraires

· Dossier pour la procédure d'approbation des plans (PAP) et prestations durant la PAP : 2% du coût global moins les honoraires pour les objets de moins de 500 millions de francs et de 1 % pour ceux de plus de 500 millions de francs

Les coûts sont mentionnés hors TVA. La base des prix est le 4 ^{e}trimestre 2009.

4.2.2 Phase 1

· **Saut-de-mouton entre Lausanne et Renens**:

o Etudes préliminaires : réalisées

o Avant-projet : 3.1 millions de francs

o Dossier PAP et prestations durant la PAP : 3.1 millions de francs

o Total : 6.2 millions de francs

· **Augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne, prolongement des quais à Lausanne, modification des têtes de gare Est et Ouest de Lausanne**:

o Etudes préliminaires : réalisées

o Avant-projet : 10.2 millions de francs

o Dossier PAP et prestations durant la PAP : 5.1 millions de francs

o Total : 15.3 millions de francs

Ces montants d'étude de la phase 1, d'un total de CHF 21.5 millions seront entièrement financés par le canton de Vaud.

4.2.3 Phases 2 et 3

· 3 e voie Renens-Allaman :

o Etudes préliminaires : 1.4 millions de francs

o Avant-projet : 13.6 millions de francs

o Total : 15 millions de francs

· Tronçons de 4 e voie entre Allaman et Nyon :

o Etudes préliminaires sommaires : 1 million de francs

Ces montants d'étude des phases 2 et 3, d'un total de 16 millions de francs, seront financés à raison de deux tiers par le canton de Vaud et d'un tiers par le canton de Genève. La part vaudoise s'élève ainsi à 10.67 millions de francs.

4.2.4 Résumé

En résumé, la contribution du canton de Vaud aux frais d'étude est la suivante (montants hors TVA) :

· Phase 1 : 21.5 millions de francs

· Phases 2 et 3 : 10.67 millions de francs

· Total : 32.17 millions de francs

En additionnant la TVA au taux de 8% (en vigueur dès le 1 er janvier 2011), le coût total des études concernant le canton de Vaud est de 34'743'600 francs, montant arrondi à 34'800'000 francs.

La convention-cadre précise à l'article 5.4 que "sous réserve de l'approbation par l'Assemblée fédérale, l'OFT s'engage à permettre le remboursement des prestations effectuées par les cantons".

L'article premier du projet de décret prévoit que ce montant sera financé par des avances de fonds de 34’800'000 francs. Son article 2 précise que lorsque les bases légales fédérales visant au financement de ces objets seront disponibles, le Conseil d'Etat fera valoir ces avances et fera la demande de conversion de ces avances en un prêt sans intérêt accordé aux Chemins de fer fédéraux (CFF).

L'article 3 précise enfin que dans l'hypothèse où les dispositions de l'article 2 susmentionné ne pourraient pas être mises en vigueur, le Conseil d'Etat est autorisé à amortir les avances octroyées selon l'article premier.

4.3 Crédit d'étude pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens

Les CFF ont décidé au printemps 2010 de prendre en charge directement le financement des études liées à l'adaptation des voies en gare de Renens, à l'augmentation de la largeur des quais et à la rénovation et à l'adaptation du passage sous-voies existant. Les coûts d'étude, prévus dans la convention-cadre et à charge du canton, étaient chiffrés à 2 millions de francs.

En revanche, il revient au canton et aux communes concernées de financer la réalisation d'une passerelle piétonne et l'accès aux quais qui complèteront le passage sous-voies existant. La largueur du passage actuel est insuffisante pour assurer les flux actuels et futurs des voyageurs et des piétons.

La nouvelle passerelle offrira ainsi un second accès aux quais CFF, à ceux du m1 ainsi qu'aux arrêts de bus tl situés de part et d'autre de la gare. Le projet de nouvelle passerelle a été étudié sous l'égide du Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL). Cet ouvrage améliorera les liaisons piétonnes locales entre Renens, Crissier, Chavannes-près-Renens et Ecublens, en réduisant l'effet de coupure des voies CFF. Enfin, le projet tient compte de la future ligne de tramway prévue pour desservir l'ouest lausannois, développée dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM). A l'ouest, cette ligne de tramway reliera dans une première phase le centre de Lausanne à la gare CFF de

Renens, puis sera ultérieurement prolongée en direction de Bussigny.

Compte tenu des intérêts respectifs des transports publics et de la desserte locale, l'investissement de la passerelle et des accès aux quais CFF sera réparti à raison de 75% environ à charge du canton, dans le cadre du financement des transports publics régionaux selon la loi cantonale sur les transports publics (LTPu) et à raison de 25% environ à charge des communes pour sa fonction de desserte locale. Le budget indicatif de la passerelle et de ses accès aux quais est de 13 millions de francs. Le projet pourra bénéficier d'une contribution du fonds fédéral d'infrastructure de l'ordre de 30%, qui viendra en diminution des contributions du canton et des communes.

Le montant des honoraires d'études nécessaire pour le projet définitif et la mise en soumission des travaux est chiffré à 8 % du budget indicatif des travaux de la passerelle et des accès aux quais.

Le montant à charge du canton pour ces prestations est le suivant (hors TVA) :

· Etudes de modernisation des accès en gare de Renens, yc divers : 1 million de francs

En incluant la TVA au taux de 8%, le crédit d'études est de 1'080'000 francs, montant arrondi à 1'100'000 francs.

4.4 Mode de conduite du projet

Le chapitre 6 de la convention-cadre en annexe fixe le principe de la structure de projet à mettre en place avec les CFF.

L'OFT, les Cantons et les CFF constitueront une organisation de projet "Léman 2030" visant à réaliser les objectifs de développement de la ligne "Lausanne – Genève". Cette organisation sera formalisée dans le cadre d'un manuel de projet établi par les CFF lors du lancement des études.

Au niveau technique, les études seront conduites par les CFF en collaboration avec les services en charge des transports publics des cantons de Vaud et de Genève.

Concernant le développement de la gare de Lausanne, la coordination doit aussi être assurée avec la conduite de projet de Musée cantonal des Beaux-Arts (MCBA). Ces éléments sont développés de manière détaillée dans l'exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit d'étude de CHF 13'870'000 pour le concours, les études préliminaires, le projet et la mise en soumission de la construction du nouveau MCBA, ainsi que le concours d'idées pour le pôle muséal et culturel sur le site "Halle CFF aux locomotives" à Lausanne. Le projet du MCBA implique une étroite collaboration entre parties, à savoir les CFF, la Ville de Lausanne ainsi que les départements et services cantonaux concernés. Les groupes de travail
"Site, Musée et construction" et "Coordination-développement de la gare CFF" liés au projet MCBA assurent la coordination entre les projets des trois partenaires dans le secteur de la gare de Lausanne, notamment en matière d'aménagement des espaces publics et leurs interfaces avec les passages sous-voies donnant accès aux quais des CFF.

La modernisation des accès aux trains en gare de Renens fera l'objet d'une organisation de projet distincte avec les CFF, d'entente avec les communes concernées de l'ouest lausannois, sous l'égide de la commune de Renens.

5 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET ACCORDANT UN PRET SANS INTERETS DE 158'500'000 FRANCS AUX CHEMINS DE FER FEDERAUX

5.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Néant

5.2 Amortissements annuels

Néant

5.3 Conséquences sur le bilan de l'Etat et charges d'intérêt

Les prêts d'un total de 158'500'000 francs au maximum figureront à l'actif du bilan de l'Etat de Vaud.

L'échéancier annuel de la libération des prêts de l'Etat et le calcul annuel de la charge d'intérêts est présenté dans le tableau suivant. Les hypothèses retenues pour les calculs sont les suivants :

- les avances à la Confédération sont accordées pour une durée de 4 ans
- le taux d'intérêt est de 5.0 %
- la libération des prêts, respectivement le remboursement des prêts intervient en milieu d'année :

Année (montants en MCHF)	Echéancier de libération des prêts	Echéancier de remboursement des prêts	Avance sur part fédérale (fin année)	Intérêts
Taux intérêt				5.00%
2011	2.8		2.8	0.07
2012	2.8		5.6	0.21
2013	10.2		15.8	0.54
2014	10.4		26.2	1.05
2015	38.7	2.8	62.1	2.21
2016	35.0	2.8	94.3	3.91
2017	35.0	10.2	119.1	5.34
2018	23.6	10.4	132.3	6.29
2019		38.7	93.6	5.65
2020		35.0	58.6	3.81
2021		35.0	23.6	2.06
2022		23.6	-	0.59
Total	**158.5**	**158.5**		**31.70**

Selon ces hypothèses, la somme des intérêts à charge du canton de Vaud représenterait un montant de 31.7 millions de francs.

5.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

5.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le projet de décret n'a pas de conséquences directes sur le budget de fonctionnement. En revanche, après la mise en service de la 4 e voie Lausanne – Renens, le développement des cadences du RER Vaudois pourra induire une augmentation des indemnités de service public à partir de 2019. Actuellement, le canton de Vaud finance le 50% des indemnités pour les lignes régionales dans les limites d'une enveloppe fédérale, l'autre moitié étant à charge de la Confédération. Toutefois, l'enveloppe fédérale étant dépassée dès 2011, les indemnités supplémentaires sont à charge du canton.

5.6 Conséquences sur les communes

Néant

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

Le développement du réseau CFF Lausanne – Genève fait partie du plan des mesures OPair (voir chapitre 2.4 ci-dessus).

Il s'inscrit dans les objectifs du programme de législature visant à augmenter la part d'utilisation des transports publics au profit d'une décongestion du réseau routier et favorable au développement durable du territoire vaudois (voir chapitre 2.5 ci-dessus).

5.8 Programme de législature (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Le développement de la ligne Lausanne – Genève fait partie du programme de législature 2007 – 2012, en particulier de l'action n° 12 (voir chapitre 2.5 ci-dessus).

5.9 Loi sur les subventions

Le projet de décret est conforme aux principes de la loi sur les subventions (LSubv).
L'article 57, 3 e alinéa Cst-VD stipule que " l'Etat favorise les transports collectifs ". Le décret est basé sur les dispositions de la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 (LTPu).

Les conditions des contributions seront formalisées dans des conventions spécifiques qui seront passées entre l'Etat de Vaud, représenté par le Département des infrastructures (DINF), et les partenaires concernés. Ces conventions fixeront les modalités des contributions, notamment concernant l'autorité compétente pour le suivi et le contrôle (lettre g de l'article 11, LSubv), la procédure de suivi et de contrôle des subventions (lettre h de l'article 11, LSubv), l'obligation de renseigner du bénéficiaire (lettre k de l'article 11, LSubv). Le suivi est assuré par le Service de la mobilité du DINF.

Les conventions spécifiques contiendront des dispositions différentes selon l'engagement de la Confédération.

5.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD, " *avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires* ".

Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée lorsqu'elle est imposée par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique, de sorte que l'autorité de décision n'a aucune marge de manœuvre quant à son principe, à son ampleur et au moment où elle doit être engagée.

5.10.1 Principe de la dépense

Les dépenses à charge du canton de Vaud liées au préfinancement de la 4 e voie Lausanne - Renens et de la part fédérale pour les points d'évitement de Mies et de Chambésy sont des charges d'intérêts liées aux avances accordées aux CFF sur les contributions fédérales.

Le projet de décret repose en premier lieu sur l'article 57, 3 e alinéa Cst-VD, qui stipule que
" *l'Etat favorise les transports collectifs* ". Il met également en œuvre la mission imposée à l'Etat et aux communes qui sont tenus, selon l'article 52, alinéa 3 Cst-VD, de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement.

La 4 e voie Lausanne - Renens est expressément prévue par la mesure A21 du Plan directeur cantonal (PDCn), tel qu'approuvé par le Grand Conseil le 5 juin 2007 et par le Conseil fédéral le 18 juin 2008. Cette mesure prévoit " *l'aménagement par étapes d'une troisième voie CFF, ponctuellement d'une quatrième voie (dans les gares notamment) entre Renens-Morges / Morges - Allaman / Allaman -*

Coppet". Celui-ci est contraignant et lie les autorités
(article 31 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et la police des constructions, LATC ; RSV 700.11)

Le développement de l'offre sur la ligne CFF entre Lausanne et Genève-Aéroport fait partie des actions retenues par le Conseil d'Etat dans le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges. Ce plan a été adopté par le Conseil d'Etat en date du 11 janvier 2006.

Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le canton et " doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans " (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air).

En effet, les valeurs limites d'émissions des polluants atmosphériques, notamment les oxydes d'azote, sont dépassées dans l'agglomération. L'échéance d'assainissement pour le plan OPair a été fixée à l'horizon 2015. Les domaines d'action portent sur l'aménagement du territoire, la mobilité, l'énergie ainsi que l'industrie, l'artisanat et les ménages.

Une des mesures les plus efficaces pour lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé consiste à promouvoir un report des usagers vers des modes de déplacement plus favorables à l'environnement. Il s'agit ainsi de favoriser l'utilisation des transports publics dans les déplacements quotidiens.

Le développement de l'offre sur la ligne CFF fait partie des projets de transports publics structurants pris en compte dans le plan OPair 2005.

Concernant le réseau CFF, les projets TP structurants pris en compte sont notamment les suivants (page 17 du rapport OPair) :

· Développement du REV avec des fréquences à terme variant de 15 à 30 minutes dans l'agglomération Lausanne-Morges

· Voie ferroviaire supplémentaire entre Morges et Lausanne

· Nouvelle gare CFF à Prilly-Malley

Ces actions sont développées dans la mesure MO-17, "Amélioration de l'offre des transports publics – Liaisons régionales et interrégionales" :

La mise en œuvre de la convention-cadre relative au développement de l'offre sur la ligne entre Lausanne et Genève-Aéroport permet ainsi de réaliser ces projets dans les délais fixés par le plan de mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges.

Il convient aussi de souligner la nécessité d'accroître la capacité de transports pour répondre à l'évolution de la demande sur la ligne Lausanne – Genève (voir chapitre 3.1).

Le développement de l'offre du RER franco-valdo-genevois fait partie du plan des mesures OPair 2003 – 2010 approuvé par le Conseil d'Etat du canton de Genève en date du
23 juillet 2008 (version révisée). Ce développement figure notamment dans la mesure
1.1 "Projet d'agglomération franco-valdo-genevois" et mesure 5.1 "Mise en oeuvre du Plan directeur des transports collectifs 2007-2010". Toutefois, ces plans n'ont pas été approuvés par les autorités vaudoises compétentes et ne leur sont pas contraignantes. Dès lors, la dépense doit être considérée comme une charge nouvelle.

5.10.2 Quotité de la dépense

Le montant du préfinancement est basé sur les montants décidés par les Chambres fédérales, respectivement proposés par le Conseil fédéral (fonds d'infrastructure).

5.10.3 Le moment de la dépense

Le délai de réalisation de ces projets est lié au plan des mesures OPair, à la mise en œuvre du plan directeur cantonal, aux objectifs du programme de législature ainsi qu'à la nécessité d'accroître l'offre de transport.

5.10.4 Conclusions

Au vu de ce qui précède, il ressort que l'autorité ne dispose pas d'une marge d'appréciation concernant le principe de la dépense, de son ampleur et de son moment pour le préfinancement de la 4 e voie Lausanne - Renens. Dès lors, le préfinancement proposé comporte exclusivement des dépenses liées qui ne sont donc pas soumises aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

En revanche, pour les points d'évitement de Mies et de Chambésy, la prise en charge d'intérêts liés aux avances accordées aux CFF sur les contributions fédérales est à considérer comme une charge nouvelle. Leur financement (27.76 millions de francs dont deux tiers pour Vaud et un tiers pour Genève) est compensé par l'engagement du canton de Genève au préfinancement de la 4 e voie Lausanne - Renens (210 millions de francs dont deux tiers pour Vaud et un tiers pour Genève), dans le cadre de l'accord Vaud - Genève.

5.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Voir chapitre 2.3 ci-dessus.

5.12 RPT (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Lors de leur réalisation, les points de croisement de Mies et de Chambésy bénéficieront de contributions accordées par le fonds d'infrastructure et son volet de financement des transports d'agglomération. Ce financement découle de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT).

5.13 Simplifications administratives

Le projet n'a pas d'incidences.

5.14 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(voir tableau du chapitre 5.3) :

Intitulé (CHF)	2011	2012	2013	2014	**Total**
Personnel suppl. (ETP)	-	-	-	-	-
Frais de personnel	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge th. d'intérêt	70'000	210'000	535'000	1'050'000	**1'865'000**
Amortissement crédit d'étude	-	-	-	-	-
Autres charges suppl.	-	-	-	-	-
Total augm. des charges	70'000	210'000	535'000	1'050'000	**1'865'000**
Diminution des charges	-	-	-	-	-
Revenus suppl.	-	-	-	-	-
Total net	**70'000**	**210'000**	**535'000**	**1'050'000**	**1'865'000**

6 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET AUTORISANT LE CONSEIL D'ETAT A PROCEDER A DES AVANCES DE FONDS DE 34'800'000 FRANCS AUX CHEMINS DE FER FEDERAUX (CFF SA) POUR LES ETUDES DE DEVELOPPEMENT DE LA LIGNE

FERROVIAIRE LAUSANNE – GENEVE

6.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Néant

6.2 Amortissement annuel

Néant

6.3 Charges d'intérêt

Les avances d'un total de 34'800'000 francs au maximum figureront à l'actif du bilan de l'Etat de Vaud.

L'échéancier annuel de la libération des avances de l'Etat et le calcul annuel de la charge d'intérêts est présenté dans le tableau suivant. Les hypothèses retenues pour les calculs sont les suivantes :

- le taux d'intérêt est de 5.0 %
- la libération des avances intervient en milieu d'année :

Année (montants en MCHF)	Echéancier de libération des avances	Cumul des avances (fin année)	Intérêts
Taux intérêt			5.00%
2011	3.50	3.50	0.09
2012	9.20	12.70	0.41
2013	9.80	22.50	0.88
2014	12.30	34.80	1.43
2015		34.80	1.74
Total	**34.80**		**4.55**

6.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

6.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant

6.6 Conséquences sur les communes

Néant

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

Voir chapitre 5.7 concernant les conséquences du projet de décret accordant un prêt aux CFF pour le préfinancement de la 4 ^{e}voie Lausanne – Renens ainsi que pour les points de croisement de Mies et de Chambésy.

6.8 Programme de législature (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Voir chapitre 5.8

6.9 Loi sur les subventions

Voir chapitre 5.9

6.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD, " *avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires* ".

Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée lorsqu'elle est imposée par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique, de sorte que l'autorité de décision n'a aucune marge de manœuvre quant à son principe, à son ampleur et au moment où elle doit être engagée.

6.10.1 Principe de la dépense

Les projets à étudier sont expressément prévus par la mesure A21 du Plan directeur cantonal (PDCn), tel qu'approuvé par le Grand Conseil le 5 juin 2007 et par le Conseil fédéral le 18 juin 2008. Cette mesure prévoit " *l'aménagement par étapes d'une troisième voie CFF, ponctuellement d'une quatrième voie (dans les gares notamment) entre Renens-Morges / Morges - Allaman / Allaman - Coppet*". Celui-ci est contraignant et lie les autorités.

Les dépenses à engager sont des crédits d'étude liés au développement de l'offre sur la ligne CFF entre Lausanne et Genève-Aéroport. Ils font partie des actions retenues par le Conseil d'Etat dans le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges. Ce plan a été adopté par le Conseil d'Etat en date du 11 janvier 2006.

Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le canton et " doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans " (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air).

Les informations complémentaires figurent au chapitre 5.10.1 concernant les conséquences du projet de décret accordant un prêt aux CFF pour le préfinancement de la 4 ^{e}voie Lausanne – Renens.

Il ressort toutefois de l'analyse juridique que la référence au Plan directeur cantonal et au plan des mesures Opair de la région Lausanne-Morges ne paraît pas suffisante pour considérer le financement de l'étude des tronçons de 4 ^{e}voie entre Allaman et Nyon comme une dépense liée.

6.10.2 Quotité de la dépense

Le budget des études est calculé sur la base des normes SIA concernant les honoraires des ingénieurs.

6.10.3 Le moment de la dépense

Le délai de réalisation de ces projets est lié au plan des mesures OPair, à la mise en œuvre du plan directeur cantonal, aux objectifs du programme de législature ainsi qu'à la nécessité d'accroître l'offre de transport.

6.10.4 Conclusions

Au vu de ce qui précède, il ressort que l'autorité ne dispose pas d'une marge d'appréciation concernant le principe de la dépense, de son ampleur et de son moment pour les études de développement de la ligne Lausanne - Genève, à l'exception du tronçon Allaman - Nyon. Dès lors, les avances proposées comportent exclusivement des dépenses liées. Ces dernières ne sont donc pas soumises aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

En revanche, les avances pour les études concernant le tronçon Allaman - Nyon doivent être considérées comme des dépenses nouvelles. Leur financement (1 million de francs HT dont deux tiers pour Vaud et un tiers pour Genève) est compensé par l'engagement du canton de Genève au

financement de l'étude de la 3 e voie Renens - Allaman (15 million de francs HT dont deux tiers pour Vaud et un tiers pour Genève), dans le cadre de l'accord Vaud - Genève.

6.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Voir chapitre 5.11

6.12 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

6.13 Simplifications administratives

Le projet n'a pas d'incidences

6.14 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 :

Intitulé (CHF)	2011	2012	2013	2014	**Total**
Personnel suppl. (ETP)	-	-	-	-	-
Frais de personnel	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge th. intérêt	87'500	405'000	880'000	1'432'500	**2'805'000**
Amortissement crédit d'étude	-	-	-	-	-
Autres charges suppl.	-	-	-	-	-
Total augm. des charges	87'500	405'000	880'000	1'432'500	**2'805'000**
Diminution des charges	-	-	-	-	-
Revenus suppl.	-	-	-	-	-
Total net	**87'500**	**405'000**	**880'000**	**1'432'500**	**2'805'000**

7 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CREDIT D'ETUDES DE 1'100'000 FRANCS POUR LA MODERNISATION DES ACCES AUX TRAINS EN GARE DE RENENS

7.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Les conséquences du projet sont les suivantes sur le budget d'investissement concernant les frais d'étude financée par le budget d'investissement. Cet objet porte le numéro de référence 600'526.

7.2 Amortissement annuel

L'Etat financera le crédit d'étude d'un montant net deCHF1'100'000, à amortir en dix ans. Le montant d'amortissement annuel représente ainsi la somme de CHF 110'000.

7.3 Charges d'intérêt

Les charges nettes théoriques d'intérêts (5%) représentent les montants annuels de:

CHF1'100'000 x 5, 0 x 0,5 5 =CHF 30'300.-

100

7.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

7.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant

7.6 Conséquences sur les communes

Néant

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

Voir chapitre 5.7 concernant les conséquences du projet de décret accordant un prêt aux CFF pour le préfinancement de la 4 e voie Lausanne – Renens ainsi que pour les points de croisement de Mies et de Chambésy.

7.8 Programme de législature (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Voir chapitre 5.8

7.9 Loi sur les subventions

Voir chapitre 5.9

7.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD, " *avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires* ".

Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée lorsqu'elle est imposée par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique, de sorte que l'autorité de décision n'a aucune marge de manœuvre quant à son principe, à son ampleur et au moment où elle doit être engagée.

7.10.1 Principe de la dépense

Les dépenses à engager sont des crédits d'étude liés au développement de l'offre sur la ligne CFF entre Lausanne et Genève-Aéroport faisant partie des actions retenues par le Conseil d'Etat dans le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges. Ce plan a été adopté par le Conseil d'Etat en date du
11 janvier 2006.

Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le canton et " doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans " (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air).

Les informations complémentaires figurent au chapitre 5.10.1 concernant les conséquences du projet de décret accordant un prêt aux CFF pour le préfinancement de la 4 e voie Lausanne – Renens ainsi que pour les points de croisement de Mies et de Chambésy.

7.10.2 Quotité de la dépense

Le budget des études est calculé sur la base des normes SIA concernant les honoraires des ingénieurs

7.10.3 Le moment de la dépense

Le délai de réalisation de ces projets est lié au plan des mesures OPair, à la mise en œuvre du plan directeur cantonal, aux objectifs du programme de législature ainsi qu'à la nécessité d'accroître l'offre de transport.

7.10.4 Conclusions

Au vu de ce qui précède, il ressort que l'autorité ne dispose pas d'une marge d'appréciation concernant le principe de la dépense, de son ampleur et de son moment.

Dès lors, le crédit d'étude proposé comporte exclusivement des dépenses liées. Ces dernières ne sont donc pas soumises aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

7.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Voir chapitre 5.11

7.12 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Lors de la réalisation, la passerelle et les accès aux quais de la gare de Renens bénéficieront de contributions accordées par le fonds d'infrastructure et son volet de financement des transports d'agglomération. Ce financement découle de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT).

7.13 Simplifications administratives

Le projet n'a pas d'incidences

7.14 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'Etatavec l'hypothèse de l'entrée en vigueur du décret au début de l'année 2011 (le premier amortissement intervient un an plus tard, soit en 2012) :

Intitulé (CHF)	2011	2012	2013	2014	Total
Personnel suppl. (ETP)	-	-	-	-	-
Frais de personnel	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge th. d'intérêt crédit d'étude	30'300	30'300	30'300	30'300	121'200
Amortissement crédit d'étude	-	110'000	110'000	110'000	330'300
Autres charges suppl.	-	-	-	-	
Total augm. des charges	30'300	140'300	140'300	140'300	451'200
Diminution des charges	-	-	-	-	-
Revenus suppl.	-	-	-	-	-
Total net	**30'300**	**140'300**	**140'300**	**140'300**	**451'200**

8 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT SUR LE POSTULAT DES GROUPES SOCIALISTE, RADICAL, LES VERTS, LIBERAL, ALLIANCE DU CENTRE ET A GAUCHE TOUTE ! - 3E VOIE CFF LAUSANNE-GENEVE - LE CANTON DOIT S'ENGAGER !

8.1 Rappel du postulat

Le postulat a été développé le 8 avril 2008. Il a été immédiatement pris en considération et renvoyé au Conseil d'Etat :

Par ce postulat, nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier un préfinancement de la 3 e voie ferroviaire Lausanne-Genève et de remettre rapidement un rapport au Grand Conseil précisant les modalités d'un tel préfinancement, un calendrier et son implication financière.

Développement

Après la réalisation d'une troisième voie entre Coppet et Genève, il est aujourd'hui prévu, dans le cadre des options de base de Rail 2000 2 e étape, d'assurer la réalisation d'une 4e voie entre Lausanne et Renens. Cet investissement nécessaire ne sera toutefois pas suffisant pour améliorer l'offre entre Lausanne et Genève. Seule une 3 e voie complète Lausanne - Genève est à même de répondre aux besoins.

Rappelons que l'arc lémanique a connu une croissance démographique supérieure à la moyenne suisse depuis 2001 (+ 6.8% entre 2001 et 2007, contre 5.4% en moyenne suisse et 2.4% seulement pour l'agglomération zurichoise). Entre 1998 et 2005, le nombre d'usagers de la ligne CFF Lausanne - Genève a augmenté de 55%. On estime que ce nombre pourrait croître de 80 à 100% d'ici à 2020. Ces quelques chiffres ainsi que la saturation actuelle de la ligne aux heures de pointe illustrent bien la nécessité de réaliser cette 3 e voie entre Lausanne et Genève.

A n'en pas douter, cet investissement devrait aujourd'hui faire partie des priorités nationales, au vu précisément du développement économique et démographique de la région lémanique. On ne peut dès lors que regretter l'option retenue par le Conseil fédéral et, en l'état du débat, par les Chambres fédérales, de ne pas inclure la réalisation de la 3 e voie Lausanne-Genève, ou au moins du tronçon Renens-Allaman, dans les options de base. Ce seul tronçon de 17 kilomètres, devisé à 410 millions, permettrait en effet déjà d'améliorer la cadence des trains, aussi bien pour les liaisons interurbaines que pour le trafic régional. Cette décision, si elle devait être confirmée, n'hypothèquerait pas la réalisation de la 3 e voie mais reporterait sa réalisation et son financement à plus tard.

Dès lors, et au vu de l'importance de cette réalisation, le Canton de Vaud ne devrait-il pas aujourd'hui envisager de prendre les devants et de préfinancer une part de cet investissement au sens de l'art. 12 de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire ? Une telle démarche s'inscrirait parfaitement dans la nécessité pour le canton de relancer aujourd'hui sa politique d'investissement et de favoriser le développement et l'utilisation des transports publics.

(Signé) Pour les six groupes : Grégoire Junod et 101 cosignataires

8.2 Rapport du Conseil d'Etat

Le présent exposé des motifs et les projets de décret répondent aux demandes formulées dans le postulat.

9 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT SUR LE POSTULAT GINETTE DUVOISIN : DYNAMISER LES TRANSPORTS PUBLICS, AUSSI DANS LES REGIONS DECENTRALISEES DU CANTON, PAR LA MISE EN OEUVRE RAPIDE DU DEVELOPPEMENT DU RER VAUDOIS (10-POS-183)

9.1 Rappel du postulat

Le postulat a été déposé le 16 mars 2010. Il a été pris en considération et renvoyé au Conseil d'Etat :

L'adoption d'une stratégie cantonale de développement des transports publics à l'horizon 2010.

La mise en oeuvre de cette stratégie devant être conduite par phases successives, en fonction notamment des ressources disponibles. La première phase a vu la mise en service du métro M2 et la réorganisation du réseau des bus et trolleybus de la région lausannoise. La phase suivante, à l'horizon de décembre 2010, vise le développement du Réseau Express Régional vaudois avec notamment la construction de la halle CFF de Prilly-Malley.

Le document adopté par le Conseil d'Etat intitulé "stratégie cantonale de développement et planification des transports publics, vers une mobilité durable, les transports publics vaudois à 1'horizon 2020" fait état de la planification du réseau des transports publics du canton de Vaud.

Le Réseau Express Régional vaudois (RER) remplit plusieurs fonctions :

· Rapprocher les principales localités du canton entre elles

· Assurer aux régions un accès efficace aux gares principales, c'est-à-dire aux liaisons nationales et internationales

· Dans les agglomérations, assurer une desserte plus fine, de type urbain, utile également aux déplacements internes

Pour le RER Vaudois, les principaux objectifs visés d'une première étape d'amélioration de l'offre à l'horizon 2010 sont les suivants :

· Assurer des cadences systématiques à 30 minutes sur les principales branches du RER Vaudois depuis Lausanne vers Yverdon-les Bains, vers Villeneuve, vers Morges-Allaman et vers Palézieux

· Offrir sur le tronçon central du réseau une cadence à 15 minutes entre Cossonay et Cully

· Assurer la desserte de la nouvelle halte de Prilly-Malley

· Maintenir la cadence horaire sur la ligne Vallorbe-Vallée de Joux et sur les lignes de la Broye en prévoyant des renforts aux heures de pointe

La réalisation du Réseau Express Régional vaudois est attendue dans le canton. La desserte des régions doit être assurée par les lignes ferroviaires régionales et par les services de bus.

L'organisation de cette offre est articulée autour des sept bassins de transports du canton, centrés sur les principales localités et gares. Le développement d'une meilleure utilisation des transports publics dépend du développement du RER Vaudois. Ainsi dans les régions où l'urbanisation est dispersée, une offre diversifiée en transports publics permet d'assurer le rabattement sur l'armature ferroviaire principale. Les lignes de bus menacées de disparition par les coupes annoncées de la Confédération dans les subventions au trafic régional pourraient être revitalisées avec une fréquentation en hausse des usagers, qui par une offre attractive en desserte ferroviaire, seraient davantage incités à utiliser les transports publics.

Par voie de postulat, je demande au Conseil d'Etat :

1. D'indiquer dans quels délais la deuxième étape de réalisation du RER Vaudois sera effective

2. De faire état des mesures qui seront prises pour accélérer le programme de mise en oeuvre du RER Vaudois avec des cadences de 30 minutes sur les principales branches du RER Vaudois et de 15 minutes sur le tronçon central du réseau.

Villars-Burquin, le 12 mars 2010, Ginette Duvoisin

9.2 Rapport du Conseil d'Etat

De manière générale, le présent exposé des motifs, notamment les chapitres 2 et 3, donne les grandes lignes du développement planifié du réseau ferroviaire vaudois à l'horizon 2020 - 2030, notamment sur l'axe Lausanne – Genève.

Un deuxième mandat de planification vient d'être signé entre le chef du Département des infrastructures et les CFF pour étudier de manière plus détaillée comment développer à moyen terme l'offre du RER Vaudois et quels sont les investissements complémentaires d'infrastructure sur les autres lignes du réseau CFF.

Les points suivants seront notamment abordés dans ce deuxième mandat de planification :

Court terme (Horizon 2014)

· Optimisation du RER Vaudois entre Lausanne et Allaman ainsi qu'entre Montreux et Lausanne en relation avec le concept Romandie 2014

· Opportunité d'un prolongement anticipé d'une ligne RER vers Cully

· Desserte Morat – Avenches – Lausanne dans les heures de pointe

Moyen terme (Horizon 2016-2020)

· Optimisation de l'offre sur la ligne de la Broye longitudinale (Palézieux – Payerne – Kerzers) permettant une meilleure intégration d'Avenches dans le réseau RER Vaudois, de manière coordonnée avec le mandat de planification dans le Canton de Fribourg, notamment concernant la ligne Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg

· Optimisation de l'offre en direction de Vallorbe (terminus RER) et dans la Vallée de Joux (infrastructure du Day)

· Optimisation du RER Vaudois entre Lausanne et Allaman

· Intégration des mises à jour des concepts Grandes Lignes ZEB et Cargo dans le RER Vaudois

· Dimensionnement de la desserte aux heures creuses et en week-end

· Desserte d'Orbe

· Desserte dans le Chablais : faisabilité de prolonger le RER de Villeneuve à Aigle et du rétablissement de la desserte de Roche

Un mandat de planification analogue est engagé pour l'étude des lignes fribourgeoises et des lignes de la Broye. Dans ce contexte, les CFF et les cantons de Fribourg et de Vaud étudient l'aménagement d'un point de croisement en gare de Cheyres, ce qui permettrait d'offrir la cadence à la demi-heure sur la ligne Fribourg – Payerne – Yverdon-les-Bains, dans un premier temps aux heures de pointe, puis étendue selon l'évolution de la demande.

En réponse aux questions particulières, le Conseil d'Etat se détermine comme suit :

1. L'objectif pour la mise en œuvre de la 2ème étape de développement du RER Vaudois est l'année 2018. Pour développer des cadences au quart sur le tronçon central Cully – Cossonay, il est en effet nécessaire de disposer de la 4e voie entre les gares de Lausanne et de Renens.

Par ailleurs, des aménagements sont nécessaires aux gares de Cully ainsi qu'à Bussigny, respectivement dans le secteur de Cossonay – la Sarraz pour permettre le rebroussement de rames du RER. Le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 prévoit en priorité A une contribution fédérale de 22.4 millions de francs (40% du coût estimatif de 56.01 MCHF – base des prix octobre 2005) pour ces aménagements. Le financement cantonal de la réalisation de ces projets devra être décidé en 2013 environ après avoir conduit la procédure d'approbation des plans et sur la base de soumissions pour les travaux de génie civil.

Selon les résultats de ce deuxième mandat vaudois de planification, des mesures ponctuelles d'amélioration de l'offre pourront être réalisées avant l'horizon 2018, notamment en parallèle à la mise en oeuvre du concept d'horaire "Romandie 2014", actuellement à l'étude des CFF.

2. La principale mesure d'accélération consiste à préfinancer la 4e voie CFF entre Lausanne et Renens, objet du présent exposé des motifs et projet de décret.

10 CONSEQUENCES

11 CONCLUSION

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

· le projet de décret accordant un prêt sans intérêts de 158'500'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour le préfinancement de la 4e voie Lausanne – Renens ainsi que des points de croisement de Mies et de Chambésy

· le projet de décret autorisant le Conseil d'Etat à procéder à des avances de fonds de 34'800'000 francs

aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne – Genève

· le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de 1'100'000 francs pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens

et de prendre acte:

· du rapport sur le postulat des groupes socialiste, radical, les Verts, libéral, Alliance du centre et A gauche toute ! : 3 e voie CFF Lausanne-Genève – Le Canton doit s'engager

· du rapport sur le postulat Ginette Duvoisin : Dynamiser les transports publics, aussi dans les régions décentralisées du cantons, par la mise en œuvre rapide du développement du RER vaudois

SEPTEMBRE 2010

Annexe 1 : Convention-cadre

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

SBB CFF FFS

Convention-cadre relative au

développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport

entre

la Confédération Suisse

représentée par l'Office fédéral des transports

(ci-après : « l'OFT »)

l'Etat de Vaud

représenté par le Conseil d'Etat

la République et Canton de Genève

représentée par le Conseil d'Etat

(ci-après : «les Cantons»)

et

les Chemins de fer fédéraux suisses CFF

représentés par la Direction de l'entreprise

(ci-après : «les CFF»)

Préambule

La ligne ferroviaire reliant les villes de Lausanne et Genève, lesquelles constituent un pôle économique particulièrement dynamique et en constante progression, ne suffit pas à satisfaire les besoins actuels et doit être améliorée pour couvrir également les besoins futurs.

Le 2 avril 2009, les Conseils d'Etat vaudois et genevois ont signé un protocole scellant leur accord, sous réserve d'approbation de leur parlement, de consacrer 300 millions de francs – selon une clé de répartition de deux tiers des investissements à charge du Canton de Vaud et un tiers à celle du Canton de Genève – au préfinancement d'infrastructures ferroviaires sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Il s'agit des infrastructures dont le financement est explicitement prévu par la législation fédérale en vigueur ou en projet, à savoir la 4ème voie Lausanne - Renens et les points de croisement de Mies et de Chambésy, ainsi que des travaux d'étude pour la 3ème voie Renens - Allaman. Par ailleurs, les cantons ont la volonté de développer le trafic RER sur leur territoire.

La loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) est entrée en vigueur le 1er septembre 2009. Parmi les mesures concernant les grands projets ferroviaires, à son article 4, let. b, la LDIF prévoit notamment le financement de l'augmentation du rendement dans la région de Genève, de l'accroissement des capacités (4ème voie) sur le tronçon Lausanne – Renens et de l'augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne. La mise en œuvre de mesures de construction pour remédier aux inconvénients qu'entraîneraient les mesures précitées pour le trafic régional est réservée (cf. art. 6 LDIF). Pour le préfinancement de ces mesures, les CFF peuvent passer des conventions avec les Cantons concernés moyennant l'approbation de l'OFT (cf. art. 12 al. 3 LDIF).

En outre, selon l'art. 10 LDIF, le Conseil fédéral est chargé de soumettre à l'Assemblée fédérale d'ici 2010 un projet sur le développement ultérieur de l'offre et l'extension ultérieure de l'infrastructure, en particulier l'étoffement entre Lausanne et Genève. Un crédit d'engagement de CHF 40 millions a été alloué pour permettre d'étudier, entre autres, les projets visés par l'article 10 LDIF, dans le but d'élaborer le message du Conseil fédéral concernant Rail 2030.

Les CFF veulent développer l'axe Lausanne – Genève-Aéroport en fonction de deux objectifs prioritaires, à savoir le doublement de la capacité en places assises Grandes Lignes et la fréquence au quart d'heure sur le RER franco-valdo-genevois (Coppet - Annemasse) et le RER vaudois (Cully – Bussigny/Cossonay). A cet effet, une dizaine de projets d'infrastructure – comprenant la 4ème voie Lausanne - Renens et les points de croisement de Mies et de Chambésy – apparaissent nécessaires dans une 1ère phase. La liste de ces projets figure au chiffre 0 de la présente convention.

Toutefois, les CFF n'ont pas de budget pour entreprendre les études de ces objets et doivent attendre une commande ou un financement de la Confédération ou des Cantons.

Désireuses de collaborer pour atteindre les objectifs de développement des capacités ferroviaires (offres et infrastructures), les parties conviennent de ce qui suit, ceci dans le cadre d'une convention-cadre, afin d'assurer le financement intégral des mesures à prendre, la réalisation coordonnée et dans les meilleurs délais des travaux ainsi que la mise en place de l'organisation adéquate pour garantir l'affectation optimale des ressources :

1. Objectifs en terme d'offre pour les voyageurs

1.1 La présente convention a pour objectif le développement de l'offre sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Les parties conviennent que le développement de l'offre doit s'articuler selon les trois phases temporelles suivantes qui tiennent compte des plans-cadres développés par les CFF pour les nœuds de Lausanne - Renens et de Genève.

1.2 La phase 1 vise les objectifs suivants en matière de développement de l'offre Grandes Lignes et RER, à savoir :

- l'augmentation pouvant aller jusqu'au doublement de la capacité en places assises Grandes Lignes entre Lausanne et Genève par l'introduction de nouveaux produits et l'utilisation de trains à deux étages plus longs ;
- l'augmentation des cadences des RER franco-valdo-genevois (Coppet - Annemasse) et vaudois (Cully - Bussigny/Cossonay) ;
- la cadence à la demi-heure avec une desserte RER partielle sur la ligne Lausanne - Allaman ;
- l'amélioration de la cadence à la demi-heure sur le RER Genève-La Plaine avec des rames de 220m.

1.3 La phase 2 comprend le développement des offres RER et la poursuite du développement de l'offre Grandes Lignes, à savoir :

- nouveaux potentiels d'offres Grandes Lignes et en trafic international (notamment liaisons supplémentaires Pied-du-Jura – Genève aux heures de pointe, non intégration du trafic Genève – Milan à l'offre de base) ;
- l'augmentation de la qualité de la desserte RER (cadence demi-heure systématique) sur la ligne Lausanne - Allaman ;
- l'augmentation des cadences du RER La Plaine - Genève ;
- l'éventuelle desserte RER de Genève-Aéroport.

Des analyses d'horaire et des études sommaires ou exploratoires sur les infrastructures nécessaires seront effectuées au préalable dans le cadre des mandats de planification régionaux et des plans-cadres.

1.4 La phase 3 comprend l'augmentation des cadences au quart d'heure d'un ou de plusieurs produits Grandes Lignes entre Lausanne et Genève.

1.5 L'OFT s'engage exclusivement à reconnaître le phasage du développement de l'offre. Il ne prend aucun engagement financier.

2. Mesures d'infrastructures envisagées et ordre de priorité

2.1 Le présent chapitre indique les différentes infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de l'offre suivant les trois phases définies au chiffre 1 ci-dessus.

2.2 *Phase 1 : développement des noeuds*

Afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de la phase 1 définie au chiffre 1.2 et sous réserve de la réalisation des mesures nécessaires hors du périmètre Lausanne – Genève-Aéroport, respectivement Genève – La Plaine, les mesures d'infrastructures suivantes sont notamment envisagées :

<u>Secteur de Lausanne :</u>

- l'accroissement des capacités sur le tronçon Lausanne – Renens :
  - la 4ème voie Lausanne – Renens ;
  - le saut-de-mouton entre Lausanne et Renens ;
- l'augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne :
  - le renouvellement de l'enclenchement du nœud de Lausanne ;
  - le prolongement des quais à Lausanne ;
  - la modification des têtes de gare Est et Ouest de Lausanne ;
  - la réalisation de deux nouvelles voies de garage de 420m à Paleyres ;
- la modernisation des accès aux trains en gare de Renens ;
- les aménagements à Cully, Bussigny et Cossonay.

<u>Secteur de Genève :</u>

- la création de deux points de croisement de Mies et de Chambésy ;
- la réalisation d'une voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon ;
- l'augmentation du rendement et de la capacité du nœud ferroviaire de Genève :
  - l'augmentation de la capacité de la gare de Genève-Cornavin ;
  - le renouvellement de l'enclenchement de Genève-Cornavin ;
  - la banalisation des voies 7/8 en gare de Genève-Cornavin ;
- le prolongement des quais de La Plaine à Genève (Genève exclu) et les aménagements en gare de La Plaine.

2.3 *Phase 2 : séparation des trafics RER, Grandes Lignes et fret*

Afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de la phase 2, les mesures d'infrastructures suivantes sont notamment envisagées :

- les aménagements nécessaires à l'augmentation de la capacité de la ligne liée aux nouveaux potentiels Grandes Lignes ;

- la 3ème voie Renens – Allaman (y compris gare de Morges et accès à Lausanne-Triage) ;
- les aménagements nécessaires à l'augmentation de la capacité du réseau à l'Ouest de Genève (Genève-Châtelaine).

Les études des horaires et les réflexions concernant le plan-cadre de Genève peuvent toutefois mettre en évidence des infrastructures supplémentaires à étudier.

2.4 *Phase 3*

Afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de la phase 3, les mesures d'infrastructures suivantes sont notamment envisagées :

- tronçons à 4 voies (dont la localisation et la longueur restent à déterminer) ;
- augmentation de la capacité de la gare de Genève-Aéroport.

Les études des horaires et les réflexions concernant le plan-cadre de Genève peuvent toutefois mettre en évidence des infrastructures supplémentaires à étudier.

3. Etudes à réaliser

3.1 Les études nécessaires pour les travaux d'infrastructure envisagés au ch. 2 ci-dessus seront effectuées de façon globale afin de pouvoir procéder à une planification cohérente et coordonnée des projets à réaliser selon le calendrier prévisionnel figurant en annexe.

3.2 *Phase 1*

Les études à réaliser en vue de la phase 1 comprennent les études préliminaires, l'avant-projet, le dossier pour la procédure d'approbation des plans (ci-après : PAP) et la procédure PAP.

Le détail des prestations, les délais, les ressources et les coûts de chacune de ces études feront l'objet d'une convention spécifique sur la base de la présente convention-cadre.

3.3 *Phase 2*

Les études à réaliser en vue de la phase 2 comprennent les études préliminaires et l'avant-projet.

Le détail des prestations, les délais, les ressources et les coûts de chacune de ces études feront l'objet d'une convention d'étude spécifique sur la base de la présente convention-cadre.

3.4 *Phase 3*

Les études à réaliser en vue la phase 3 consistent en des études exploratoires et sommaires destinées notamment à identifier les besoins de protection de tracés.

Le détail des prestations, les délais, les ressources et les coûts de ces études feront l'objet d'une convention d'étude spécifique sur la base de la présente convention-cadre.

4. Modes de financement

4.1 Le financement des projets de développement des infrastructures ferroviaires repose actuellement sur trois principaux modes de financement :

- le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP),
- la contribution du 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 (fonds d'infrastructure) et
- les conventions de prestations entre la Confédération et les CFF.

4.2 Selon les mesures concernées, le financement de la part fédérale interviendra, le cas échéant, au travers de l'un ou l'autre des modes précités ou à venir, auxquels s'ajoutent d'éventuels financements spéciaux (art. 8 alinéa 5 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux). L'OFT et les CFF ne s'engagent pas sur les horizons de financement. Ces derniers dépendent des financements disponibles.

4.3 L'OFT s'engage à prendre en compte les infrastructures ferroviaires précitées lors de la mise en application de ZEB et des projets d'agglomération ainsi que lors de l'élaboration du message Rail 2030. Pour les projets d'agglomération, une coordination OFT/ ARE est cependant nécessaire. Une prise en compte sera également opérée dans le cadre de la convention sur les prestations OFT/ CFF.

4.4 L'OFT, les Cantons et les CFF s'engagent, selon les conclusions des études, en recourant à toutes les possibilités prévues par les législations en vigueur, à faire les demandes pour s'assurer les moyens nécessaires au financement des mesures envisagées, sous réserve de l'acceptation, respectivement, de l'Assemblée fédérale et de chacun des parlements cantonaux, afin de garantir la coordination générale et le phasage correct des projets.

5. Prestations des parties

5.1 Les prestations financières des Cantons feront l'objet de conventions spécifiques ultérieures découlant de la présente convention-cadre, que les parties s'engagent à conclure en respectant les principes généraux ci-après.

5.2 Les CFF s'engagent à effectuer les études dans les meilleurs délais selon les modalités fixées dans les conventions spécifiques ultérieures.

5.3 *Préfinancement des études et des infrastructures dont la réalisation et le financement reposent sur une base légale fédérale en vigueur ou sur un projet adopté par le Conseil fédéral*

Les Cantons s'engagent, sous réserve de l'accord de leur parlement, à préfinancer la part incombant à la Confédération des frais d'études et de réalisation des infrastructures dont la réalisation et le financement reposent sur une base légale fédérale en vigueur, ou qui figurent dans un projet adopté par le Conseil fédéral sous réserve de décision de l'Assemblée fédérale, dans la mesure où le financement fédéral n'est pas immédiatement disponible. Les modalités de préfinancement feront l'objet de conventions spécifiques ultérieures pour chaque objet.

5.31 Les Cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF sous la forme de prêts sans intérêts en application de l'article 12 LDIF les moyens nécessaires au préfinancement des études et des infrastructures dont la réalisation et le financement reposent sur l'article 4, let. b ch. 2 LDIF (programme « ZEB ») à hauteur d'un montant maximum de CHF 210 millions (hors TVA, prix de base 2005) soit :

- deux tiers par le Canton de Vaud ;
- un tiers par le Canton de Genève.

Les modalités de la mise à disposition du préfinancement, du versement aux CFF, du remboursement du préfinancement reçu des Cantons ainsi que du montant des tranches feront l'objet d'une convention séparée. Sous réserve de moyens suffisants du fonds FTP, le remboursement des montants mis à disposition à titre de préfinancement se fera par tranche au plus tard dès 2020.

5.32 Sous réserve de la décision de l'Assemblée fédérale et de la signature d'une convention sur les prestations relative à l'agglomération franco-valdo-genevoise, les Cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF les moyens nécessaires aux études et à la réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy, selon l'Arrêté fédéral à hauteur de CHF 27.76 millions (hors TVA, prix de base octobre 2005) pour la part fédérale sous forme de prêts sans intérêts aux CFF (art. 21, al. 2, let. c OUMin), soit:

- deux tiers par le Canton de Vaud ;
- un tiers par le Canton de Genève.

Les modalités de la mise à disposition du préfinancement, du versement de la part fédérale aux CFF et du remboursement du préfinancement reçu des cantons feront l'objet d'une convention tripartite séparée. Sous réserve de moyens suffisants du fonds d'infrastructure, le remboursement se fera par tranche dès 2016.

5.33 Le Canton de Genève s'engage à préfinancer les études d'infrastructures relatives à l'augmentation du rendement dans la région de Genève (article 4, ch. 1 LDIF - programme « ZEB »).

5.4 *Financement des études d'infrastructures dont la réalisation et le financement ne reposent pas sur une base légale fédérale*

Les Cantons s'engagent, sous réserve de l'accord de leur parlement, à financer les frais des études des infrastructures suivantes ne reposant pas sur une base légale fédérale. Sous réserve de l'approbation par l'Assemblée fédérale, l'OFT s'engage à permettre le remboursement des prestations effectuées par les Cantons.

Les modalités de financement par les Cantons feront l'objet de conventions ultérieures séparées pour chaque objet.

5.41 Etudes pour la troisième voie Renens - Allaman

Les Cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF jusqu'à un montant maximal de CHF 15 millions (hors TVA, prix de base 2009) les moyens nécessaires aux études telles que définies au ch. 3.3. ci-dessus pour une 3ème voie de Renens à Allaman, selon une proportion de :

- deux tiers par le Canton de Vaud ;
- un tiers par le Canton de Genève.

En complément de cette contribution, les cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF, selon la même clé de répartition, un montant maximal CHF 1 million (hors TVA, prix de base 2009), nécessaire à l'étude sommaire concernant l'augmentation de la capacité Lausanne-Genève (tronçon de 4ème voie entre Allaman et Nyon), selon l'article 3.4.

5.42 Etudes pour d'autres infrastructures

Les Cantons peuvent, par le biais de conventions spécifiques ultérieures, s'engager à financer ou à cofinancer d'autres études d'infrastructures ne reposant pas sur une base légale fédérale mais qui sont nécessaires au développement de l'offre sur la ligne Lausanne - Genève-Aéroport (cf. ch. 3 ci-dessus).

5.43 Sous réserve de l'accord du Grand Conseil, le Canton de Vaud s'engage à mettre à disposition des CFF les montants nécessaires au financement ou au cofinancement des études jusqu'à un montant maximal de CHF 23.5 millions (hors TVA, prix de base 2009) pour la réalisation des infrastructures nécessaires pour répondre aux développements de l'offre mentionnés au ch. 1 ci-dessus, soit selon une répartition indicative concernant le nœud ferroviaire de Lausanne - Renens :

- la modification des têtes de gare Est et Ouest de Lausanne ;
- le prolongement des quais de Lausanne ;
- le saut-de-mouton entre Lausanne et Renens ;
- la modernisation des accès aux trains en gare de Renens.

5.44 Sous réserve de l'accord du Grand Conseil, le Canton de Genève s'engage à mettre à disposition des CFF les montants nécessaires au financement ou au cofinancement des études jusqu'à un montant maximal de CHF 35 millions (hors TVA, prix de base 2009) pour la réalisation des infrastructures nécessaires pour répondre aux développements de l'offre mentionnés au ch. 1 ci-dessus, soit selon une répartition indicative concernant le nœud ferroviaire de Genève :

- l'augmentation de la capacité de la gare de Genève-Cornavin y compris le renouvellement de l'enclenchement de Genève ;
- l'augmentation de la capacité Genève – La Plaine ;
- les projets permettant l'augmentation de capacité du nœud de Châtelaine.

6. Structure de projet

6.1 *Organisation « Léman 2030 »*

L'OFT, les Cantons et les CFF mettent en place une organisation de projet "Léman 2030" visant à réaliser leurs objectifs de développement de la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Cette organisation sera détaillée dans le cadre d'un manuel de projet établi ultérieurement.

6.2 Les compétences décisionnelles des autorités fédérales sont réservées, en particulier en ce qui concerne l'exécution des projets ZEB, LGV, Conventions de prestations, Projets d'agglomérations, Rail 2030. Un comité de coordination assure la coordination avec les autorités fédérales compétentes.

7. Reporting et modalités de paiement

7.1 Les CFF seront responsables du reporting du coût des études et de la réalisation.

7.2 La libération des montants par les Cantons aura lieu sur la base de budgets détaillés fixés dans les conventions séparées.

7.3 Les Cantons fourniront leurs prestations aux CFF au fur et à mesure des études et des travaux. Les autres modalités de paiement et de remboursement sont réglées dans des conventions spécifiques.

8. Communication

8.1 Les parties se concertent avant toute communication relative à l'existence et au contenu de la présente convention.

9. Litiges entre les cantons et les CFF

9.1 Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention-cadre que les cantons et les CFF ne parviendraient pas à résoudre à l'amiable sera soumis à un tribunal arbitral composé de trois arbitres, siégeant à Lausanne et dont les parties s'engagent à accepter la décision.

9.2 A la requête de la partie la plus diligente, chaque partie ou groupe de parties dispose d'un délai de trente jours pour la désignation d'un arbitre. Les arbitres désignés par les parties disposent à leur tour d'un délai de 30 jours pour nommer le Président du Tribunal arbitral. A défaut de désignation par une partie de son arbitre, ou en cas de désaccord des arbitres sur le choix du Président, la désignation en incombe au Tribunal cantonal vaudois.

9.3 La récusation, la révocation et le remplacement des arbitres sont régis par le Concordat intercantonal sur l'arbitrage.

9.4. Le Tribunal arbitral applique le Code de procédure civile suisse du 19 décembre 2008, sous réserve des dispositions impératives du Concordat.

10. Dispositions finales

10.1 La présente convention-cadre entre en vigueur dès sa signature par toutes les parties et reste valable jusqu'à l'achèvement des études et l'acquittement des frais d'études par les parties.

10.2 Elle est établie en quatre exemplaires. Chacune des parties en reçoit un exemplaire dûment daté et signé.

10.3 Toute modification de la présente convention requiert la forme écrite.

Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour l'Office fédéral des transports, au nom de la Confédération

Dr. Max Friedli
Directeur

Toni Eder
Sous-directeur
Chef de la Division Infrastructure

Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour l'Etat de Vaud, au nom du Conseil d'Etat

Pascal Broulis
Président du Conseil d'Etat

Vincent Grandjean
Chancelier d'Etat

Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour la République et Canton de Genève, au nom du Conseil d'Etat

François Longchamp
Président du Conseil d'Etat

Anja Wyden Guelpa
Chancelière

Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour les Chemins de fer fédéraux suisses CFF

Andreas Meyer
CEO

Philippe Gauderon
Membre de la Direction du groupe
Chef Infrastructure

Annexe : Ligne Lausanne - Genève-Aéroport : planification prévisionnelle, établie par les CFF et les Cantons, des délais des études et des travaux

Notes :

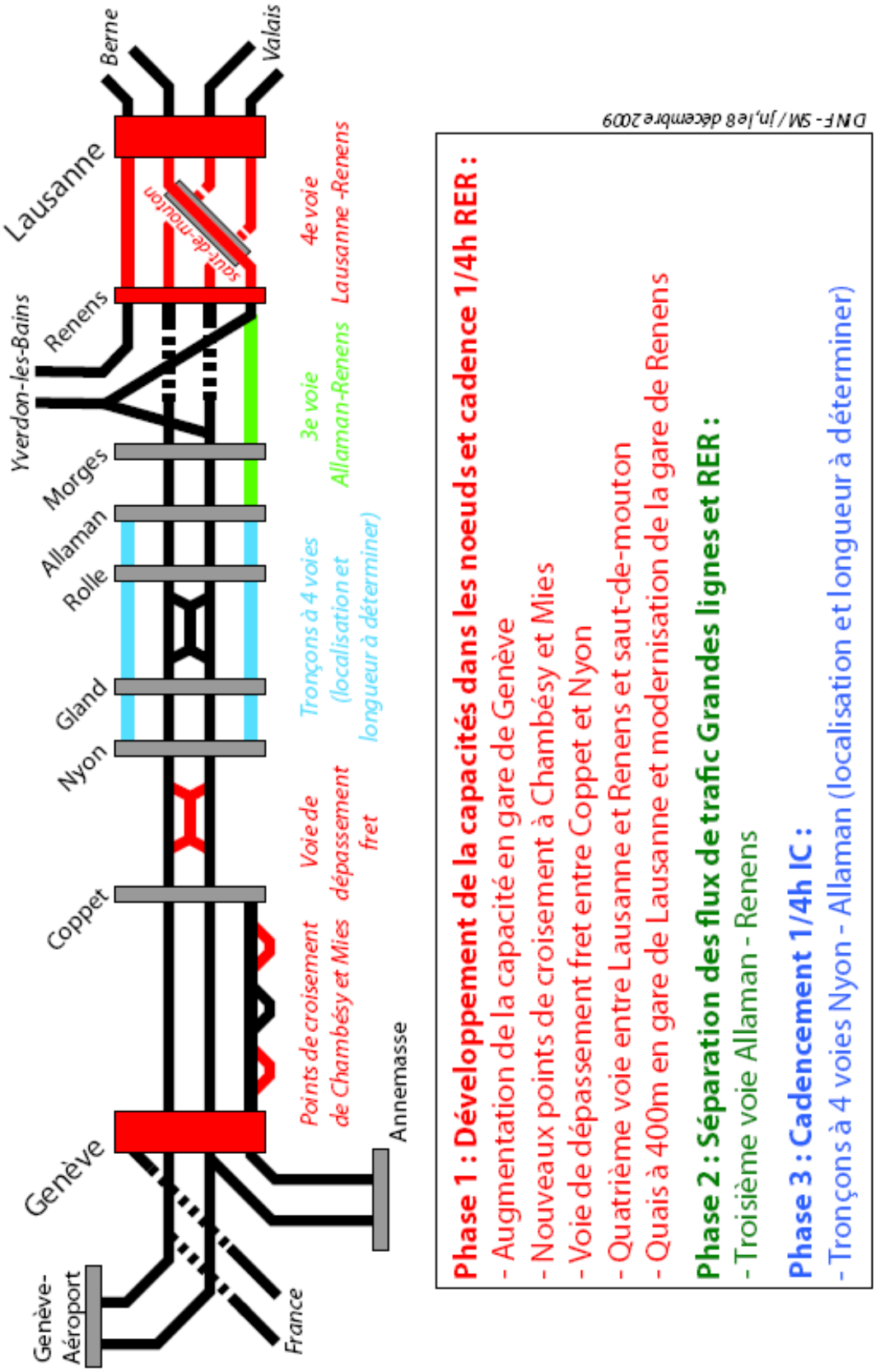
- en gras : les prestations assurées par préfinancement des cantons (mesures reposant sur une base légale ou sur un projet adopté par le Conseil fédéral)
- en rouge : les prestations d'études assurées dans la convention-cadre

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 - 2030
1ère phase												
Secteur de Lausanne												
4ème voie Lausanne - Renens	**AP**	**AP**	**DPAP/PAP**	**PAP** P	**PAP/T** **P+AO+C**	**T**	**T**	**T**	**T/S**			
Saut-de-mouton entre Malley et Renens	AP	AP	DPAP/PAP	PAP P	PAP/T P+AO+C	T	T	T	T/S			
Renouvellement des enclenchements en gare de Lausanne	AP	AP	AP+DPAP	PAP P	PAP P+AO+C	T	T	T/S				
Prolongement à 420 m des bordures de quais à Lausanne	AP	AP	AP	DPAP/PAP	PAP P	PAP P+AO+C	T P+AO+C	T	T	T	T	T/S
Mise en conformité des têtes de gare de Lausanne	AP	AP	AP	DPAP/PAP	PAP P	PAP P+AO+C	T P+AO+C	T	T	T	T	T/S
Réalisation des nouvelles voies de garages 420 m à Paleyres *selon études préliminaires*	AP	AP+DPAP	PAP P	PAP / T P+AO+C	T	T/S						
Modernisation des accès aux trains de la gare de Renens *selon études préliminaires*	AP	AP+DPAP	PAP P	PAP / T P+AO+C	T	T	T	T/S				
Secteur de Genève												
Réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy *selon études préliminaires*	**DPAP**	**PAP** **P**	**PAP** **P+AO+C**	**T**	**T**	**T/S**						
Réalisation d'une nouvelle voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon	EP	AP	AP	AP+DPAP	PAP P	PAP P+AO+C	T	T	T/S			
Augmentation de la capacité de la gare de Cornavin yc enclenchements	EP	AP	AP	DPAP	PAP P	PAP P+AO+C	T P+AO+C	T	T	T	T/S	
Prolongement des quais Genève-La Plaine (Genève exclu)	AP	AP	DPAP	PAP P	PAP P+AO+C	T	T	T	T	T/S		
2ème phase												
3ème voie Renens - Allaman (étape 1 du développement)	EP	EP	AP	AP	AP+DPAP	PAP	PAP P	PAP P+AO+C	T P+AO+C	T	T	A définir
Augmentation des capacités à l'ouest de Genève (Genève - Châtelaine)			EP	EP	AP	AP	DPAP	PAP P	PAP P+AO+C	T P+AO+C	T	A définir
3ème phase												
Tronçons de 4ème voie entre Allaman et Nyon			*ES*	*ES*	*Priorités à définir*							
Gare de Genève-Aéroport / autres			*ES*	*ES*	*Priorités à définir*							

Légende

Etude sommaire : ES
Etude préliminaire : EP
Avant-projet : AP
Elaboration dossier procédure approbation des plans : DPAP
Procédure d'approbation des plans : PAP
Projet de l'ouvrage : P
Appel d'offres : AO
Octroi du crédit d'exécution : C
Travaux : T
En service : S

Annexe 2 : plan schématique de la ligne



PROJET DE DÉCRET
accordant un prêt sans intérêts de 158'500'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour le préfinancement de la 4 evoie Lausanne – Renens ainsi que des points de croisement de Mies et de Chambésy

du 13 octobre 2010

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics,

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

décrète

Art. 1

[1] Le Conseil d'Etat accorde un prêt sans intérêts de 140'000'000 francs au maximum aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour le préfinancement de la contribution de la Confédération à la 4e voie Lausanne – Renens.

Art. 2

[1] Le Conseil d'Etat accorde un prêt sans intérêts de 18'500'000 francs au maximum aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour le préfinancement de la contribution de la Confédération aux points de croisement de Mies et de Chambésy.

Art. 3

[1] Le Conseil d'Etat ordonne la publication du présent décret 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 13 octobre 2010.

Le président :	Le chancelier :
P. Broulis	*V. Grandjean*

PROJET DE DÉCRET
autorisant le Conseil d'Etat à procéder à des avances de fonds de 34'800'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne – Genève

du 13 octobre 2010

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics

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

décrète

Art. 1

[1] Le Conseil d'Etat peut accorder aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) des avances de fonds de 34'800'000 francs pour financer les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne – Genève.

Art. 2

[1] Lorsque les bases légales fédérales permettant le financement de ces objets par la Confédération seront en vigueur, le Conseil d'Etat fera valoir ces avances auprès de l'autorité fédérale compétente et convertira ces avances en un prêt sans intérêt accordé aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA).

Art. 3

[1] Si l'hypothèse visée à l'article 2 ci-dessus ne se réalise pas, les montants avancés en vertu de l'article premier seront amortis selon des modalités fixées par le Conseil d'Etat.

Art. 4

[1] Le Conseil d'Etat ordonne la publication du présent décret 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 13 octobre 2010.

Le président :	Le chancelier :
P. Broulis	*V. Grandjean*

PROJET DE DÉCRET
accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de 1'100'000 francs pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens

du 13 octobre 2010

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics

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

décrète

Art. 1

[1] Un crédit de d'études de 1'100'000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens.

Art. 2

[1] Ce montant sera prélevé sur le compte *"Dépenses d'investissement"*et amorti en dix ans.

Art. 3

[1] Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b, de la Constitution cantonale.

[2] Le présent décret entre en vigueur dès sa publication.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 octobre 2010.

Le président :	Le chancelier :
P. Broulis	*V. Grandjean*