

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Pierre-Yves Rapaz - Votation fédérale projet FAIF

Rappel de l'interpellation

A l'heure où les débats sont lancés sur les objets fédéraux soumis au peuple le 9 février prochain, il est peut-être intéressant que le Conseil d'Etat renseigne le parlement et, par là, également le peuple vaudois des incidences de ce vote sur le préfinancement que notre parlement a voté pour aller de l'avant.

Il est en effet important que nous soyons correctement renseignés avant de nous prononcer, en connaissant clairement les enjeux financiers pour notre canton.

J'ai donc l'honneur de poser la question suivante au Conseil d'Etat:

- 1. Quel est le montant exact du préfinancement engagé à ce jour ?*
- 2. Est-il vrai qu'en cas de "non" le 9 février prochain, ce montant sera considéré comme pertes et profits pour l'Etat ?*

Souhaite développer.

(Signé) Pierre-Yves Rapaz

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

En préambule, le Conseil d'Etat rappelle le contexte du préfinancement accordé aux CFF par le canton en application de la convention-cadre Léman 2030 et des éléments de l'exposé des motifs présenté au Grand Conseil en octobre 2010. Cet exposé des motifs concernait les décrets suivants :

1. 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 4^e voie Lausanne – Renens ainsi que des points de croisement de Mies et de Chambésy,
2. 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,
3. 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.

Le Grand Conseil a adopté ces décrets en date du 8 février 2011.

Les extraits du chapitre 1 "résumé" de l'exposé des motifs rappellent les engagements du canton :

"La convention-cadre Léman 2030 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).

...

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)."*

1. Quel est le montant exact du préfinancement engagé à ce jour ?

A la fin de l'année 2013, les préfinancements engagés par le canton de Vaud se décomposaient comme suit :

1.1 Décret 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

Aucun montant de préfinancement n'a été engagé à ce jour par le canton en relation avec ce décret.

La Confédération a assuré directement le financement des études de la 4^e voie entre Lausanne et Renens. Concernant les points de croisement de Mies et de Chambésy, le préfinancement concerne la phase de construction qui n'est pas encore engagée. Un exposé des motifs et projet de décret sera soumis cet automne 2014 au Grand Conseil pour le financement de la part du canton de Vaud pour le point de croisement de Mies.

1.2 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

La situation est la suivante pour les différents objets concernés de ce décret :

- Etudes concernant la gare de Lausanne : la totalité du montant de 15.3 MCHF HT (16.5 MCHF TTC) prévu dans le décret a été engagée.*
- Etudes concernant le saut-de-mouton de Malley : un montant de 2.1 MCHF HT sur le montant de 6.2 HT prévu dans le décret (6.7 MCHF HT) a été engagé. Les études ont en effet coûté moins que prévu.*
- Etudes de la 3^e voie sur le tronçon Renens-Allaman : à fin 2013, aucun montant n'a été engagé. La priorité a porté sur les études de la Gare de Lausanne, de la 4^{ème} voie Lausanne – Renens et du saut-de-mouton de Malley. Ces projets figurent en 1^{ère} priorité du programme de développement stratégique (PRODES) à l'horizon 2025.*
- Etudes préliminaires Allaman-Nyon : un montant de 100'000 CHF HT sur le montant de 1 MCHF a été engagé pour une étude de capacité de la ligne à l'horizon 2030, de manière à préciser les besoins en infrastructure. Il s'agit notamment d'évaluer les incidences de l'introduction d'une cadence au quart*

d'heure pour les trains RegioExpress (RE) entre Lausanne et Genève. Deux tiers des coûts sont à charge du canton de Vaud.

1.3 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.

L'entier du montant de ce crédit d'études est engagé. Il concerne le projet de construction d'une passerelle sur les voies CFF en gare de Renens, conduit en collaboration avec le Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL) et les communes concernées (Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens). Il ne s'agit toutefois pas d'un préfinancement dans la mesure où cet ouvrage à est charge du canton et des communes avec une subvention fédérale qui sera accordée dans le cadre des projets d'agglomération pour le financement de la construction.

Au total, 18.6 MCHF HT (20.1 TTC) ont été engagés.

2. Est-il vrai qu'en cas de "non" le 9 février prochain, ce montant sera considéré comme pertes et profits pour l'Etat ?

Sur ce point, il convient de se référer au point 5.4 de la Convention-cadre du 21 décembre 2009 relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport, signée entre la Confédération, les Cantons de Vaud et Genève et les CFF.

Celle-ci précise : *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.*

Si le "non" l'avait emporté, les montants payés pour les objets préfinancés (voir point 2 de la réponse à la question1) auraient été, en principe, perdus. Cela dit, les besoins de transports qui se posent sur le réseau ferroviaire lémanique sont tels que les projets auraient dû être de toute façon réalisés à plus ou moins brève échéance, et ce sur la base des études effectuées grâce aux montants engagés cités plus haut.

La question est – heureusement, du point de vue du Conseil d'Etat – devenue aujourd'hui sans objet vu que le "oui" l'a nettement emporté, notamment dans notre canton avec une forte majorité de 74% de voix.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 11 juin 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean