

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projets de décrets accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 11'000'000.- pour financer l'élaboration du programme cantonal de développement de l'offre ferroviaire à l'horizon 2050 et les études de planification d'offres nécessaires à la prochaine étape d'aménagement du réseau ferroviaire et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Christelle Luisier Brodard et consorts pour désenclaver la Broye et assurer une liaison rapide vers Fribourg et Berne (13_POS_024) et

Réponses du Conseil d'Etat au Grand Conseil

- à l'interpellation de Christelle Luisier Brodard pour désenclaver la Broye et assurer une liaison ferroviaire rapide vers Fribourg et Berne : un postulat à accélérer ? (19_INT_382)

- à l'interpellation de Stéphane Masson pour une nouvelle ligne CFF entre Lausanne et Genève, pourquoi ne pas étudier l'aménagement d'une gare souterraine au niveau de l'EPFL ? (19_INT_303)

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 30 avril 2020, en visioconférence. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Circé Fuchs, Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Cloé Pointet, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Stéphane Rezso, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Pierre Volet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Pierre Dessemontet était excusé.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était accompagnée de MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports DGMR, Christophe Kaeser, responsable du développement de l'infrastructure ferroviaire DGMR.

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

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

Suite à l'adoption du programme FAIF par le peuple en février 2014, le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a été créé, alimenté par plusieurs sources de financement, avec une affectation obligatoire. Ce fonds sert d'une part à exploiter et maintenir le réseau ferroviaire existant, et d'autre part aussi à concevoir et soutenir les projets pour développer l'offre. Les leviers de financement sont très importants pour ce fonds qui fonctionne par étapes d'aménagement stratégique (PRODES). Deux étapes de financement ont déjà été franchies.

La première a eu lieu lors de l'adoption du programme en 2014, avec un développement de l'offre à l'horizon 2025. Dans ce cadre, un montant de CHF 6.4 milliards a été validé par le peuple. Cette première étape d'aménagement est en cours de réalisation. Plus récemment, les cantons se sont organisés en régions de planification, qui correspond aux cantons de Suisse romande pour Vaud, soit la plus grande région.

La seconde étape d'aménagement PRODES 2030-35 vient de s'achever. Le canton de Vaud a obtenu pratiquement tout ce qu'il voulait, s'appuyant sur des études spécifiques. La présidente du Conseil d'Etat cite l'exemple de l'Aigle-Leysin, qui a fait l'objet de démarches analogues au projet proposé dans cet EMPD. Le GC avait octroyé des crédits pour étudier le prolongement de la ligne. Les montants pour le réaliser ont été obtenus de la Confédération grâce à la démonstration de l'efficacité et de la faisabilité de cette mesure.

La troisième étape d'aménagement correspond à la vision du développement ferroviaire souhaité pour le canton de Vaud à l'horizon 2050. Les projets doivent être remis à l'Office fédéral des transports (OFT) en 2022 pour un octroi prévu en 2026. Ce délai est court pour déterminer, aussi vite que possible mais aussi lentement que nécessaire, ce que l'on demande et pouvoir démontrer que c'est faisable et que cela fait sens. Vaud a retenu les leçons de la Suisse alémanique, qui a toujours fonctionné de la même manière, en avançant les montants pour étudier les projets, et ensuite avoir la force de lobby au niveau fédéral pour financer les chantiers. Les projets concernés sont ambitieux, et l'on sera nombreux à vouloir se partager le gâteau fédéral. Dans le précédent aménagement, la région de Bâle ne s'est pas vue attribuée le « Hertzstück », dont les études sont terminées. Bâle est donc en pôle-position pour être financé lors de la prochaine étape, de même que Lucerne pour sa gare ferroviaire sous-terrainne. Vaud doit rattraper son retard et développer sa vision pour pouvoir tenir la compétition avec les grandes régions de Suisse.

Le chef de la division management des transports indique qu'en 2020, l'OFT révisera son plan directeur du réseau ferroviaire national. Pour 2050, les enjeux pour le canton de Vaud sont de faire du nœud ferroviaire de Lausanne – Renens un maillon central du réseau national, de garantir l'accessibilité de l'ensemble du territoire cantonal, de répondre aux défis en matière de mobilité et de climat par le report modal, de renforcer l'attractivité économique du Canton avec de bonnes connections. L'objectif est de développer des projets d'infrastructures qui soient cohérents et compatibles avec l'horizon 2050. Il s'agit d'élaborer un programme cantonal de développement ferroviaire pour fournir une vision à long terme. Il s'appuiera sur le réseau prévu à l'horizon 2035 ainsi que sur les projections démographiques et économiques, ainsi que les évolutions technologiques. La cohérence avec la stratégie cantonale de transport marchandise devra être établie. Les dossiers devront être consolidés pour pouvoir accéder aux fonds fédéraux, limités. Les différents axes de développement envisagés à ce stade concernent l'accélération de la ligne Lausanne-Berne, l'augmentation de la capacité des lignes du pied du Jura, du Simplon, de Lausanne-Genève, du nœud ferroviaire Lausanne-Renens. Il s'agit ensuite de rabattre les lignes régionales avec des cadences identiques aux lignes principales sur lesquelles elles se rabattent. Est aussi concerné le renforcement des lignes internationales, Lausanne étant idéalement située sur l'axe Paris-Milan. Concernant le cadre financier, le crédit d'étude de CHF 11 mio demandé sert à d'une part à financer une vision à long terme, pour CHF 1.4 mio, et d'autre part pour CHF 9.6 mio, à financer des études de projet d'offre et à l'identification du besoin d'infrastructures pour les concrétiser. L'effet de levier attendu est important, car investir CHF 11 mio va permettre de lever des fonds fédéraux de l'ordre de 4 à 5 milliards. La concurrence est forte entre les régions et ces investissements augmentent les chances des projets vaudois d'être retenus. Concernant l'évolution du nombre de pendulaires, l'on s'attend globalement à une augmentation de la population de 30% en 2050, avec un doublement de la demande. Cela correspond à une augmentation de 160% de voyageurs pour que la part modale soit conforme aux attentes de développement.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Cet EMPD permet d'avoir une vision globale du programme FAIF. La Confédération regarde l'aboutissement des projets pour faire son choix mais aussi si les projets des étapes précédentes ont été réalisés. Existe-t-il un monitoring de ces projets de la première et deuxième étape ?

L'OFT publie annuellement au printemps un rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement ferroviaire. Celui-ci est disponible en ligne sur le site de l'OFT (<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/publications/rapports/rapports-sur-les-grands-projets-ferroviaires.html>).

Pour le Canton de Vaud, le suivi des projets concrétisés dans le cadre des programmes ZEB et PRODES EA 2025 s'opère trimestriellement dans le cadre du programme Léman 2030 (CODIR, COPIL). Il s'agit notamment des projets de la gare de Lausanne (Horizon 2029) et de la gare souterraine de Genève (Horizon 2032). A la demande des cantons, les CFF sont en train de réaliser une brochure faisant la synthèse des prochains sauts d'offres en lien avec le programme Léman 2030.

Pour le suivi des projets du programme PRODES EA 2035 récemment voté au Parlement, la Confédération poursuit les études de mesures d'optimisation dans lesquelles la DGMR est actuellement associée. L'Office fédéral des transports (OFT) instaurera ensuite un suivi régulier des projets de mise en œuvre auprès des CFF et des compagnies privées. Voici à titre d'exemple quelques projets de ce programme :

- la cadence au quart d'heure des RegioExpress (RE) entre Lausanne et Genève
- la cadence renforcée aux heures de pointe entre Lausanne et Echallens (10 minutes)
- la liaison directe Orbe – Lausanne aux heures de pointes
- la nouvelle halte de Y-Parc
- le prolongement des RE en provenance de Genève sur le Chablais à la cadence 30 minutes
- la cadence à la demi-heure aux heures de forte affluence dans les Alpes Vaudoises.

Cet EMPD ne fait aucune mention de la desserte de Bex, ni actuellement ni à l'horizon 2050 (ne fait pas partie du nombre moyen de voyageurs/jours etc). Cela signifierait-il que cette desserte sera désuète en 2050 et que tout se passera entre Aigle et Saint-Maurice? En effet, Bex fait partie des plateformes multimodales du canton, mais semble quelque peu oubliée dans ce programme.

Pour le Conseil d'Etat, la desserte ferroviaire de l'Est vaudois, mais bien évidemment de tout le territoire cantonal, fait partie des grands enjeux de la vision 2050. A long terme, il faut absolument réfléchir à une amélioration de la desserte ferroviaire de l'ensemble du Chablais, qui implique de meilleures relations entre les gares d'Aigle, Bex, Saint-Maurice et Monthey. La thématique d'une liaison entre la Riviera et Berne sans passer par le nœud de Lausanne pourra également être étudiée. Ces questions pourront être examinées dans le cadre de l'élaboration de cette vision 2050.

A plus court terme, comme évoqué récemment dans la réponse à la question orale du Député Cherubini en 2019, l'objectif minimal du Canton de Vaud est de garantir une desserte de base par les trains RegioExpress St-Maurice – Lausanne – Genève chaque heure (telle que actuellement en service). En plus, la DGMR recherche des solutions pour offrir à moyen terme une seconde liaison de type InterRegio chaque heure à Bex, intégrée dans le nœud de Lausanne (avec correspondances vers Berne et le Pied-du-Jura) et poursuivant vers Genève-Aéroport. Par ailleurs, le schéma de desserte retenu pour l'étape d'aménagement PRODES 2025 prévoyait deux trains par heure à Bex aux heures de pointe (un seul en heures creuses). Pour l'horizon de l'étape d'aménagement 2035, l'offre retenue prévoit une desserte semi-horaire de la gare de Bex toute la journée. En ce qui concerne la desserte à l'horizon 2050, les études seront conduites dans le cadre du crédit d'étude demandé. L'importance de la gare de Bex dans le système ferroviaire, au même titre que les gares d'Aigle et de Villeneuve ne sont plus à démontrer.

Concernant le trafic régional (RER Vaud), quelques trains desserviront Bex dès décembre 2020 afin de satisfaire les besoins de liaison avec le gymnase de Burier. D'autres améliorations sont à l'étude pour les horizons 2025 et 2035. A noter que les illustrations reprises dans l'EMPD représentent les charges de trafic sur le RER Vaud actuel, dont les trains circulent seulement jusqu'à Villeneuve, exceptions faites des deux paires de trains (tôt le matin et tard le soir) qui vont ou viennent du garage à St-Maurice (fréquentation d'environ 300 voyageurs). Les projections d'augmentation de trafic à l'horizon 2035 se basent sur un réseau RER Vaud avec des trains circulant entre Lausanne et Aigle (dès décembre 2020). Cela ne signifie pas que la desserte de Bex est négligée. En revanche, en fonction des développements retenus ces prochaines années pour le RER Vaud (prolongement à l'étude vers Bex ou St-Maurice), les prévisions de trafic à l'horizon 2035 et 2050 seront réévaluées sur le tronçon Aigle – Bex – St-Maurice.

Des précisions concernant le retour au Grand Conseil sont demandée, notamment s'il y aura un récapitulatif concernant cette vision avant que le dossier ne parte à l'OFT.

Le Grand Conseil est tenu informé, mais qu'il ne se prononce pas spécifiquement sur ce dossier, qui relève de l'OFT, du Conseil fédéral et in fine des Chambres fédérales. La Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) produit notamment des rapports qui sont remis aux députés. Lors de l'étape précédente, une brochure avait été remise concernant les projets retenus pour la région de planification. La conduite du projet se fait avec les cantons concernés par les lignes, principalement Genève, Fribourg et le Valais. Un travail étroit avec les parlementaires fédéraux est également mené, en les impliquant dès le début à la réflexion.

La présentation de ce projet est saluée. Il est nécessaire d'avoir une longueur d'avance pour le développement des infrastructures ferroviaires. Avec l'expérience de ces dernières années, le plus tôt la planification a lieu, le mieux c'est pour concurrencer les projets des autres régions. Ces étapes d'aménagement amènent des crédits, qui pourraient être impactés par la situation actuelle. Il y a un avantage pour le canton de Vaud, et le développement des transports publics est demandé par la population. Ce document couvre les demandes des différentes régions du canton. Si le nombre de voies et d'infrastructures ferroviaires ne sont pas augmentés, certaines fréquences ne pourront être renforcées.

Un député est favorable au fait d'avoir une vision jusqu'en 2050. Il souhaite connaître quelles sont les conséquences financières pour le canton. Il demande si les chiffres annuels ou pluriannuels d'entretien, d'investissement et de soutien aux infrastructures ferroviaires sont disponibles.

Depuis l'adoption du FAIF, le canton n'a plus la charge d'entretien du réseau ferroviaire. Il participe financièrement à l'alimentation du fonds fédéral. La Confédération a la charge de l'entretien et du développement du réseau ferroviaire. A côté de cela, la part cantonale des programmes d'agglomération est fixée par les modèles de répartition financière prévus dans le fonds FORTA. A partir de 2014, les projets d'infrastructures ferroviaires ont été exclus du programme FORTA pour entrer dans le programme FAIF. Enfin, la part sans fonction de desserte concerne des infrastructures ferroviaires qui n'ont pas le nombre d'usagers suffisants pour prétendre à un financement de la Confédération. C'est notamment le cas de certaines lignes touristiques vaudoises, comme le MOB. Le canton finance les derniers kilomètres de desserte. L'ensemble de ces éléments sont disponibles dans la brochure du budget, avec le plan des investissements soumis chaque année au Grand Conseil.

Un député est satisfait de lire dans la réponse à l'Interpellation Masson que les idées ne sont pas forcément tout de suite écartées de la liste des possibilités. Il se voit confirmer que le rétablissement du trafic grande ligne à Renens est un objectif, ce qui est positif pour l'Ouest lausannois et les grandes écoles.

La DGMR se bat pour que Renens retrouve les arrêts grandes lignes. Les RegioExpress sont une réalité, et une solution est en cours d'étude pour pouvoir rétablir les InterRegio.

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

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

1.4.3 Les projets et études de l'étape d'aménagement 2035

Que faut-il comprendre entre une extension et une augmentation de la capacité (EMPD page 7).

Ces termes peuvent être considérés comme synonymes.

Des précisions sur le montant de CHF 200 mio mentionné dans l'EMPD en page 8 au titre de la surveillance de la mise en œuvre des mesures sont demandées.

C'est le montant qu'a réservé l'OFT pour s'assurer du bon déroulement de l'exécution de l'étape d'aménagement 2035, avec un volet prévu pour initier l'étape suivante.

La figure 4 (EMPD page 8) mentionne notamment les nouveaux arrêts de transport marchandise. Le Grand Conseil a récemment adopté l'EMPD 19 visant à l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises. S'agissant d'une projection, l'étude concernée par l'EMPD 19 pourra-t-elle s'intégrer dans cette nouvelle planification et quelles seront les synergies entre ces deux études ?

La stratégie cantonale du transport de marchandise est exigée par la Confédération pour déterminer quelles sont les localisations les plus pertinentes en termes de volumes suffisants pour les points de chargement et de déchargement. En effet, le trafic marchandise n'est pas indemnisé et ce sont principalement des entreprises commerciales qui se partagent ce marché. La stratégie marchandise doit être compatible avec la vision de l'OFT. Cette étude est en cours et devrait se terminer en 2020. L'intégration de la thématique marchandise dans la vision 2050 est confirmée, avec des collaborateurs de la DGMR qui travaillent sur des thématiques connexes. Le fret est une donnée importante par rapport aux sillons et à la charge des réseaux. Il est nécessaire d'avoir une vision en termes de développement et de volume, qui permette de planifier les évolutions. Intégrer la vision marchandises avec la vision voyageurs est point d'attention majeur.

Quel est l'objectif du canton en matière de trafic grande ligne, en lien avec le trafic régional et le développement des nœuds. Un député souhaite que l'on se laisse toutes les possibilités ouvertes à ce stade.

C'est précisément l'objet de la demande de ce crédit. Il va permettre de développer la vision du développement pour le canton de Vaud en matière de trafic grandes lignes, de trafic régional, de trafic international. La perspective est d'obtenir une offre de transport qui devra ensuite se décliner en infrastructures à réaliser et à financer par la Confédération. Sur la base d'une offre et d'un réseau connus en 2035, l'analyse va proposer de déterminer l'offre qui sera nécessaire pour le canton en 2050. Plusieurs enjeux devront être examinés, comme par exemple une gare sous-terrainne à l'EPFL, une nouvelle infrastructure entre Lausanne et Genève, l'accélération de la ligne Lausanne-Berne, avec une liaison en moins d'une heure, pour rester connecté au réseau national. Certains tronçons de lignes directes enterrées sont une option. Il va falloir démontrer que le ratio coût-efficacité est avéré.

1.4.6 La croissance de la demande du trafic régional

Avec la cadence du LEB prévue à 10 minutes, comment l'amélioration des deux points noirs connus sur cette ligne que sont Prilly-Chasseurs et Etagnière est-elle prévue ?

Ces deux points noirs sont intégrés dans l'étape 2035. Le calendrier des priorités pour déterminer les tranches d'investissement est en cours de réalisation par l'OFT.

La figure 12 illustre la charge quotidienne en 2035 (EMDP page 15), qui tient compte des étapes du projet Léman 2030. Comment se projeter pour les charges en 2050 alors que les scénarios démographiques ne vont pas encore aussi loin.

Il s'agit d'une projection à 15 ans après 2035. L'essentiel du travail du programme cantonal de vision 2050 va consister à élaborer des modèles pour l'évaluation de la demande à cet horizon, tenant notamment compte des incertitudes liées au climat et aux conditions actuelles en lien avec la pandémie.

Une députée évoque la question de la croissance de la population et de la mobilité. Par exemple, de plus en plus de personnes vont télétravailler ou partager des espaces de coworking. Elle estime ce projet nécessaire mais demande comment dès lors la croissance du trafic ferroviaire peut être estimée.

Les prévisions concernent l'avenir. Mais en premier lieu, si aucune offre alternative à la voiture n'est réalisée et que le canton continue de croître, l'engorgement est programmé. Il s'agit de se donner les moyens de développer une vision ferroviaire à 2050. En Suisse allemande, les projets sont sous toit ou quasiment, et il est indispensable d'arriver avec un projet au même moment. Zurich, Lucerne et Bâle sont prêts. A priori, le télétravail sera possible pour une partie, mais il ne remplacera pas les besoins de déplacement et de collaboration. Il est préférable dès lors que ces déplacements se réalisent en train.

1.5.1 La prochaine étape de planification PRODES 2040-45

Des précisions et des exemples concernant les systèmes technologiques alternatifs applicables au trafic voyageurs et marchandises sont demandées.

Il s'agit d'une référence au système WAKO (qui vient de l'allemand : Wankkompensation, compensation du roulis en français ; ce système équipera les nouveaux trains Twindexx construit par Bombardier à Villeneuve), mais aussi aux systèmes de trains automatisés, le smart rail, qui permet le suivi des trains en temps réel. Un projet smart rail actuellement développé par les CFF permettrait théoriquement d'augmenter la capacité des lignes de 30%. Un état des lieux de ces technologies qui pourraient venir en complément des infrastructures à construire doit être réalisé.

Il s'agit d'intégrer ce que l'on connaît aujourd'hui et ce qui va se développer à l'avenir, comme par exemple l'intelligence artificielle pour la gestion des horaires. Il va falloir être attentif aux prévisions démographiques, mais aussi à l'évolution de la technologie, qui pourrait amener des solutions différentes que de construire du rail. Une veille technologique devra être assurée en permanence pour pouvoir apporter les réponses les plus économes et précises possibles d'ici à 2050.

Le système ETCS (European Train Control System) est une technologie qui implique une signalisation embaquée dans les locomotives, et l'optimisation sur un tronçon du nombre de train que l'on peut faire rouler en supprimant le système de bloc, l'ancienne génération pour la gestion de la circulation des trains.

Concernant l'intercantonalité, ce projet concerne le canton de Vaud, mais au niveau du rail, il n'y a pas de frontière au sens strict. Les liaisons vaudoises ont une influence pour les cantons voisins et la France voisine. Cet EMPD a-t-il été discuté avec les cantons voisins ? L'idée de manœuvre auprès des autorités fédérales est-elle la même pour développer certaines infrastructures en commun ?

Sur la carte internationale, Lausanne est reliée à Milan et à Paris. Des infrastructures ont été construites en Suisse, comme le Gotthard, et la Suisse a dû investir en Italie pour adapter les infrastructures. Cela demande donc aussi que les pays voisins disposent d'infrastructures qui correspondent. Dans ce contexte, la SNCF a-t-elle des projets d'investissement sur la ligne Lausanne-Dijon, qui ne permet pas de grande vitesse ?

Les discussions avec les autres cantons sont permanentes. L'influence s'exerce aussi au sein des conférences intercantionales. La présidente du Conseil d'Etat est vice-présidente de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO), membre du comité de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) au niveau Suisse. Ainsi, Genève avance sur le projet d'extension de la gare sous-terrain. L'accélération de la ligne Lausanne Berne est conçue de manière étroite avec le canton de Fribourg. Le canton du Valais a été bien servi avec le tunnel du Lötschberg dans la précédente étape. Il faudra cependant être attentif à l'idée d'un by-pass par Monthey qui isolerait l'est vaudois. Le valais doit être intégré à la réflexion. Neuchâtel a obtenu la ligne qui relie la Chaux-de-Fond. Le Jura n'a pas de grand projet à l'heure actuelle.

Concernant les liaisons internationales, les discussions se passent au niveau national, et non cantonal. Elle a par contre des contacts étroits avec la présidente de la région Bourgogne-Franche Comté, Marie-Guite Dufay. Il importe surtout d'être au clair sur les étapes d'aménagement de la vision 2050 en Suisse, avec une vision ferroviaire qui corresponde aux ambitions du canton et qui soient coordonnées avec les autres régions. Il est nécessaire d'harmoniser l'interconnexion et les nœuds ferroviaires des métropoles helvétiques. Si les trains arrivent trop tard en gare de Berne ou en gare de Zurich, la région lémanique va connaître un décrochage des trains grandes lignes au niveau national. Ce risque n'est pas nul et serait catastrophique pour la Suisse romande. Le projet du CF a été amendé par Olivier Français, grâce aux parlementaires fédéraux vaudois et une alliance avec Saint Gall, pour étudier les mesures d'accélération de la ligne Lausanne Berne. Il y a encore du travail pour démontrer qu'investir de tels montants sera utile. Il va falloir concentrer l'énergie sur ces enjeux.

Quel est le stade de développement du by-pass de Monthey ?

Il s'agit de raccorder Monthey à la ligne du Simplon et de se raccorder ensuite en direction d'Aigle. Cela poserait le souci de la desserte de Bex. Ce projet n'a pas été retenu dans l'étape 2035 et non plus sélectionné pour l'étape d'après. C'est un point de vigilance pour la DGMR.

La région du Chablais a pris une certaine direction dans son développement. L'AOMC devra réunir les deux villes centre Monthey et Aigle, avec un train accéléré, et une fréquence au quart d'heure pour permettre une bonne connexion.

1.5.3 Les enjeux pour le développement de l'offre cantonale

Le projet va-t-il également intégrer des réflexions au niveau du réseau des trains de nuit au vu de l'emplacement de la gare de Lausanne sur le réseau européen ?

Ces réflexions n'attendent pas 2050. Les CFF et l'OFT ont déjà été sollicités dans le cadre des réflexions actuelles. Lausanne est un nœud de liaisons internationales et il est souhaité que la Confédération développe cette vision. La présidente du Conseil d'Etat a écrit au Conseil fédéral pour que la Suisse revendique au niveau européen le rétablissement des grands réseaux de train express européens et le trafic de nuit, afin de pouvoir relier les capitales et les grandes villes mieux qu'aujourd'hui. La DGMR est en lien avec les responsables du trafic international des CFF. Elle a également fait part de cette volonté à Mme Sommaruga lors de sa récente visite. Elle rappelle néanmoins que cela ne se discute pas à un niveau cantonal.

Des précisions sont demandées au sujet du by-pass de Bussigny-Renens. Les trains continueront-ils vers Yverdon sans passer par Lausanne ?

La volonté de développer un réseau dense est confirmée. Les infrastructures sont insuffisantes pour le faire à l'heure actuelle et l'étape 2025 n'est pas encore consolidée pour cette garantie. Lors de l'étape suivante, il

sera nécessaire de continuer à demander quelles seront les infrastructures prévues pour la liaison par le pied du Jura. À termes, il s'agira surtout de développer une nouvelle ligne Lausanne-Genève, pour faire circuler des trains rapides sur une ligne, et des trains régionaux sur l'autre. Cela permettra aussi de ne pas paralyser tout le réseau suisse en cas d'incident sur une voie. Ce projet est ambitieux et gourmand en financement, mais nécessaire pour la seconde métropole de Suisse. L'idée d'une troisième voie parallèle est abandonnée en raison de son coût, des expropriations, et de l'utilisation intensive des SDA. Cet abandon a donné naissance au projet Léman 2030, qui a pour objectif de doubler la capacité de la ligne entre Lausanne et Genève, avec des voies de dépassement et divers infrastructures.

Quelle est la fréquence des rencontres avec les autres cantons liés au canton de Vaud ? La région concernée avec Berne correspond à près de la moitié de la Suisse en termes de surface ?

Les séances avec les autres cantons sont très régulières, notamment au sein de la CTSO, de la CTP, du COSTRA qui assure le suivi de Léman 2030. Une grande part de l'activité de Conseillère d'Etat consiste à défendre le canton de Vaud à l'intercantonal. Les projets spécifiques sont dotés d'organisations ad hoc. Tous ces projets devront être validés par la CTSO, qui est la région de planification reconnue par l'OFT pour inscrire les projets dans le cadre du PRODES 2040-2045.

1.7 Délais

Le délai fixé à 2021 pour l'offre de planification est-il réalisable ?

Il s'agit d'une planification nationale, selon la manière dont la Confédération souhaite conduire les différentes étapes pour établir la prochaine étape de PRODES. Les premières visions doivent être proposées en 2022. Sur la base des projets déposés, les étapes d'offre devront être développées et en 2026, le Conseil fédéral transmettra son message au parlement, qui validera les projets retenus. Ce calendrier, fixé par l'OFT, devra être tenu. Le rythme a été le même pour la seconde étape PRODES qui vient de se passer. Les projets d'offre ont été développés et sur cette base, les CFF et les compagnies de transport ont déterminé les infrastructures à réaliser cette offre. Sur la base de ces infrastructures, un coût est déterminé et c'est ce montant qui est examiné par la Confédération. Elle a retenu certains projets dans son message. Il y aura beaucoup de lobbying et de diplomatie intercantonale à effectuer entre 2022 et 2026, et à partir de 2026, lorsque le parlement va se saisir de l'objet, pour repêcher les projets qui n'auront pas été retenus.

Ainsi, l'enjeu est d'arriver au début 2022 avec un programme cantonal de développement finalisé. L'avantage de la démarche proposée est qu'elle donne des moyens qui permettent de travailler en parallèle sur l'ensemble des thématiques, avec différents mandats. Il faudrait pouvoir démarrer avant l'été 2020, en bénéficiant ainsi de 18 mois pour achever ce programme.

2.1 Organisation

Cette étude sera-t-elle réalisée par des bureaux romands, suisses ou étrangers ?

L'étude va être pilotée par la DGMR. Les études qui permettront d'élaborer les projets seront réalisés par des mandataires externes. Ces mandats feront l'objet d'appels d'offre. Ils n'ont pas encore été octroyés puisque le crédit n'est pas encore accordé. Il peut s'agir de bureaux d'étude, mais aussi d'entreprises de transport, comme les CFF, de gestionnaires d'infrastructures, etc. Il existe des bureaux d'étude compétents dans le canton de Vaud, avec lesquels des relations de travail sont déjà existantes sur différents projets. L'offre se fera selon les conditions des marchés publics, au gré à gré en fonction des montants.

3.6 Conséquences sur les communes

Cet EMPD concerne-t-il toutes les communes, ou uniquement des communes spécifiques pour ce projet ?

Il s'agit de l'application de la loi sur la mobilité douce et les transports publics (LMTP). Les investissements sont facturés à l'ensemble de toutes les communes, ce qui est standard pour ce type de projet.

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Christelle Luisier Brodard et consorts pour désenclaver la Broye et assurer une liaison rapide vers Fribourg et Berne (13_POS_024)

Un député remarque que Mme Luisier posait la question de l'amélioration de la desserte de Payerne, en 2013 déjà. Il ne voit pas vraiment de réponse à sa question dans la vision 2050.

Lors de l'acceptation de ce postulat, le CE avait déjà fait part de son soutien à cette demande. Le développement des infrastructures n'est plus dans les mains du CE et c'est précisément l'objectif du présent crédit de pouvoir soutenir de telles demandes, avec PRODES.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

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

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

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

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

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

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

6. VOTE SUR LE RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

Le rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 8 juin 2020

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard