

Interpellation Michele Mossi et consorts - Poursuivre le développement ferroviaire du canton de Vaud au-delà de Lausanne-Genève. Après avoir attendu trop longtemps, soyons pro-actifs avec nos cantons voisins !

Développement

La loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) du 20 mars 2009 (RS 740.140.2) prévoit expressément à son art. 12, al. 3, que les cantons ont la possibilité d'assurer le préfinancement des études et/ou la réalisation par des cantons (ou des tiers), pour les mesures décidées par les Chambres fédérales. Pour ce qui concerne le canton de Vaud, celles-ci sont citées à l'art. 4, al. 1, lettre b de la LDIF et mentionnent pour le périmètre de notre canton, en particulier:

b. sur les autres lignes :

1. région de Genève : augmentation du rendement,
2. région de Lausanne : accroissement des capacités (4e voie) sur le tronçon Lausanne-Renens, augmentation du rendement dans le noeud ferroviaire de Lausanne,
3. Lausanne-Brig-Iselle : mesures d'accélération et augmentation du rendement,
4. Lausanne-Bienne-Olten : mesures d'accélération et augmentation du rendement,
5. Lausanne-Bern : mesures d'accélération et augmentation du rendement,
- 6....

Les volontés communes des cantons de Genève et Vaud ont permis, avec le soutien de la Confédération (par son Office fédéral des transports-OFT) et des CFF, et ceci dans un délai relativement court, de mener à terme la rédaction de l'EMPD No 343. Le législatif vaudois a ainsi pu préparer les conditions-cadres à même de favoriser une réalisation anticipée des travaux nécessaires entre les deux métropoles de l'Arc lémanique que sont Lausanne et Genève.

Les signes d'encouragement de la Confédération, qui vient d'ailleurs d'annoncer que le noeud ferroviaire de Lausanne devra voir sa capacité augmenter de manière significative et importante (plus d'un milliard de francs de travaux dans les prochaines 15 à 20 années) illustrent à merveille l'adage "Aide-toi et le ciel t'aidera...", et soulignent à l'évidence que la volonté cantonale en matière de développement du réseau ferroviaire suisse est à l'unisson avec les attentes des CFF et du Département fédéral des transports, équipements et communications (DETEC).

Si la volonté de préinvestir au sens où la LDIF l'autorise, il convient de relever que les cantons de Vaud et Genève ne sont pas les seuls cantons de Suisse occidentale à le souhaiter. Le canton du Valais a aussi exprimé très tôt sa volonté de profiter de cette opportunité pour examiner ce que pourrait lui apporter les mesures d'accélération et augmentation du rendement entre Lausanne et Brig-Iselle.

En novembre 2010, le gouvernement valaisan transmettait comme convenu au gouvernement vaudois divers éléments démontrant l'intérêt conjoint des deux cantons d'initier rapidement et en parallèle aux études concernant Lausanne et Genève, ainsi qu'une proposition de convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne - Brig - Iselle. Ce document a été préparé en concertation avec l'OFT et les CFF et doit pouvoir être rapidement finalisé.

Parmi les éléments militants en faveur de la réalisation anticipée du renforcement du tronçon Lausanne-Brig, on peut notamment citer:

- a) près de 60 à 70% du trafic voyageurs CFF originaire de Genève/la Côte et transitant par le noeud de Lausanne se dirige vers la Riviera vaudoise, le Chablais ou le Valais ;
- b) les projets en cours des agglomérations de Vevey-Montreux, Aigle-Monthey, Sion, Sierre-Montana et dans une moindre mesure Brig-Visp-Naters, ont un besoin capital de démontrer que leurs connexions au réseau national des CFF va connaître des améliorations en terme de capacité et de temps de parcours dans des délais aussi courts que possible ;
- c) pour assurer un développement harmonieux de l'Arc lémanique vaudois, il est essentiel que non seulement la ligne CFF Lausanne-Genève et le noeud de Lausanne soient correctement dimensionnés, mais c'est l'ensemble du réseau ferré autour de Lausanne qui doit être étudié, puis préparé pour recevoir les importants flux de trafic que certains entendent basculer de la route vers le rail ;
- d) avec l'arrivée du nouvel hôpital Riviera-Chablais, des investissements importants pour soutenir les transports publics s'avèrent nécessaires ; or, actuellement rien n'est prévu pour le renforcement et le développement d'un RER dans le projet d'agglomération Rivelac, respectivement Chablais Agglo ;
- e) dans le cadre du développement de la mobilité ferroviaire autour de l'Arc lémanique il semble judicieux de laisser le Valais se joindre aux projets en cours, de manière à rechercher:

- une solution plus globale, qui résolve les problèmes de mobilité de manière durable sur l'ensemble du territoire vaudois en bordure du Léman, et non pas seulement entre les deux capitales cantonales ;
- et surtout, le soutien d'améliorations aux offres grandes lignes CFF qui profiteront à plus de 75% de la population de notre canton, au lieu de se limiter au seul segment des pendulaires Lausanne–Genève.

Une fois les projets connus et les devis des travaux mis à jour et disponibles, les partenaires seront en mesure de finaliser les conventions idoines quant à la réalisation échelonnée des divers travaux nécessaires. L'objectif commun des cantons de Vaud, Genève et du Valais restant d'améliorer de manière coordonnée l'offre de transport sur la rive nord du Léman.

Etant donné qu'il aura fallu trois ans pour que le postulat interpartis en faveur du renforcement du tronçon Lausanne–Genève soit traité par l'administration, le Conseil d'Etat et enfin par le Grand Conseil, les soussignés choisissent la forme de l'interpellation dans l'espoir que son traitement, en l'occurrence tout aussi important, soit plus rapide. Ils se réservent d'intervenir par une autre voie si besoin.

Nous demandons donc au gouvernement vaudois de poursuivre de manière forte et tangible l'effort entrepris pour développer les infrastructures CFF autour du nœud de Lausanne et de bien vouloir répondre aux questions suivantes, tout en confirmant son engagement:

- a) Dans quels délais la proposition de convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne–Brig–Iselle, et ceci en collaboration étroite avec les autorités valaisannes, l'OFT et les CFF sera-t-elle finalisée ?
- b) Comment entend-il assurer le financement de la part incombant au canton de Vaud des études en lien avec le développement de la ligne ferroviaire de Lausanne–Brig–Iselle ;
- c) Les besoins de développement du trafic RER requis par le nouvel hôpital Riviera-Chablais seront-ils intégrés dans le projet ?

Souhaite développer.

Ecublens, le 8 février 2011.

(Signé) *Michele Mossi et 11 cosignataires*