

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 3'600'000 pour financer les études du prolongement du chemin de fer Aigle-Leysin de la gare de Leysin-Feydey à la nouvelle gare de Leysin

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le du jeudi 1^{er} septembre 2016 à la salle P001, rue des Deux-Marchés à Lausanne. Elle était composée de Mmes Ginette Duvoisin, Myriam Romano-Malagrifa, Susanne Jungclaus Delarze (remplaçant Martial de Montmollin), de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor, Michele Mossi, Laurent Miéville, Jean-François Thuillard, Eric Züger, Olivier Golaz (remplaçant Jacques Perrin), Daniel Ruch (remplaçant François Debluë) et Philippe Modoux, président et rapporteur. Étaient excusés MM. Martial de Montmollin, Jacques Perrin et François Debluë.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR) et Vincent Krayenbühl (délégué aux grands projets ferroviaires).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

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

Pour le Conseil d'Etat, il est fondamental de raccrocher les régions dites excentrées aux régions de plaine ou d'activité. D'où la volonté de renforcer les petites compagnies ferroviaires régionales. Le Grand Conseil a adopté en 2013 une série de décrets visant à renforcer les compagnies régionales, dont la réalisation est à bout touchant. Ce projet de prolongement du chemin de fer Aigle-Leysin s'inscrit dans le cadre de la réflexion sur les Alpes vaudoises visant à développer ces zones probablement amenées à diversifier leurs activités économiques. Dans ce cadre, la station de Leysin a focalisé l'attention.

En votant le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le peuple suisse a inscrit le principe du fonds ferroviaire dans la Constitution, avec son financement, ainsi qu'un programme d'investissement ferroviaire à horizon 2025 (PRODES 2025). La Confédération a d'ores et déjà prévu un deuxième programme de réalisation d'infrastructure appelé PRODES 2030. Dans ce cadre les cantons, organisés en régions de planifications, sont invités à définir des mesures prioritaires. Un paquet de mesures ont été définies en commun ; pour le canton, on y trouve notamment les RE à la cadence du quart d'heure sur l'axe lémanique et le développement en direction de la Broye et l'Aigle-Leysin.

Dans le meilleur des cas, les Chambres fédérales adopteront PRODES 2030 en 2018. D'expérience, les projets dont la faisabilité et la pertinence ont été démontrés ont plus de chance de se trouver dans le paquet final que le Conseil fédéral présentera. Concernant l'axe lémanique et l'accès à la Broye, les signaux sont au vert.

Vu la concurrence concernant les petits projets, le CE estime que pour avoir plus de chance que le projet de prolongement de l'Aigle-Leysin soit retenu, il faut arriver avec un projet ficelé et dont l'intérêt est démontré. Raison pour laquelle il demande un crédit d'étude de 3,6 millions afin de finaliser les études jusqu'à la mise à l'enquête du projet, y compris une estimation fine de son coût.

Leysin a une capacité importante de développement mais souffre d'une mauvaise desserte en TP. L'actuel terminus est mal situé, ce qui fait du train un moyen de transport peu aisé pour se rendre à Leysin. L'actuel tracé du train ne dessert, pour des raisons historiques, que l'ouest de la commune (période des sanatoriums). L'évolution de la commune fait que la moitié des habitations sont loin de la gare terminus actuelle (Leysin-Fedey), et que les remontées mécaniques ne sont pas du tout à proximité de la gare terminus.

Concrètement, il s'agirait de créer un tunnel jusqu'au départ de la télécabine de la Berneuse et une nouvelle gare. Une telle prolongation permettra de relier et les habitations et les installations de remontées mécaniques. L'objectif est d'avoir un train à la cadence trente minutes pour les pendulaires en semaine, avec augmentation des cadences dans les périodes à forte fréquentation de la station. Grâce à ce projet on va doubler la fréquentation, en passant de 1000 à 2000 voyageurs par jour.

Un projet qui s'inscrit dans la stratégie du Conseil d'Etat pour le développement des Alpes vaudoises, qui se décline en plusieurs axes tels que le développement du tourisme quatre saisons et le développement d'infrastructures permettant à cette station de maintenir sa population résidente, qui se rend en plaine pour travailler. Ce que les infrastructures actuelles ne permettent pas aisément.

Ce projet trouve sa place dans PRODES 2030. En effet, il s'inscrit dans le développement des TP au départ de la gare d'Aigle qui va devenir une sorte de hub des Alpes vaudoises, qui sera dans le réseau RER et desservie à terme par six trains par heure. Ce projet offrira une vraie alternative à la voiture, concurrentielle dans les périodes de forte fréquentation.

En l'état du projet, on estime que l'investissement s'élèverait à 60 millions de francs, financés via le FIF. Ce projet, qui sera formellement déposé par les Transports publics du Chablais (TPC), a été validé par la Conférence de Suisse occidentale, ce qui renforce sa chance de figurer à PRODES 2030. Comme les chambres voteront ces crédits en 2018, l'idéal est de mener les études entre 2016 et 2017.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Cette prolongation aura-t-elle des conséquences sur le matériel roulant ?

Le matériel roulant actuel de l'Aigle-Leysin est composé de cinq rames, dont deux très solides datant des années 60 et trois plus récentes. L'idée est de remplacer ces rames à l'horizon 2022-2023, quand les plus récentes auront atteint leur durée de vie. Il s'agira de se doter de matériel plus moderne qui soit conforme à la Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand), ce qui n'est pas le cas du matériel actuel. La mise aux normes LHand des gares de cette ligne à crémaillère ne sera pas aisée, notamment dans certaines stations très en pente. Ce nouveau matériel roulant permettra également d'aller un peu plus vite à la descente. Il est à préciser qu'il n'y aura pas de coûts supplémentaires pour le matériel roulant

liés au prolongement de 800 mètres de cette ligne, qui transformera le produit tout en gardant le même temps de parcours.

Avec le renouvellement prévu du matériel roulant, sera-t-on en mesure d'assurer la cadence prévue y compris en haute saison ?

Oui, sauf si les prévisions sont largement dépassées, ce qui serait réjouissant. On évitera de procéder à l'entretien du matériel roulant durant la saison de pointe, et des synergies sont possibles avec l'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC).

Pourquoi il n'est pas prévu une double voie sur le prolongement de 780 mètres jusqu'au futur terminus ?

Si on ne prévoit qu'une seule voie sur cette prolongation, c'est essentiellement pour des raisons économiques. Cette option répond aux besoins de capacité nécessaire, car il est très peu probable qu'on se trouve à une cadence à cinq minutes sur ce tronçon ! Une seule voie permettra d'aller jusqu'à la cadence du quart d'heure. Il y a eu une étude pour localiser les points de croisement nécessaire à l'exploitation sur la pente entre Aigle et Leysin.

Un parking à la gare d'Aigle afin de permettre la dépose de son véhicule et d'éviter la route des Mosses en prenant le train a-t-il été étudié ?

Il y a un P+R à Aigle doté de 347 places. Afin que l'OFT retienne ce projet, il faut démontrer que l'on va capter des pendulaires, l'impulsion de l'OFT étant pour le trafic voyageurs et non touristique. Or, pour les pendulaires, il n'y a pas d'intérêt à disposer d'un parking à Aigle pour aller à Leysin si l'offre de TP est satisfaisante. Par ailleurs, du point de vue des usagers de la montagne dans le cadre des loisirs, est-ce qu'un client qui part en voiture de Morges va se parquer à Aigle pour y prendre le train et monter en station skier ? La logique est que le citadin utilise prioritairement l'offre TP pour ses loisirs : ces investissements ferroviaires ont donc pour but de capter plus de voyageurs dans les trains. Néanmoins, le P+R à Aigle est principalement utilisé en semaine par les pendulaires travaillant essentiellement dans le Chablais, dès lors que ces places se libèrent le week-end pour ceux qui souhaiteraient poser leur véhicule à Aigle et monter à Leysin avec le train. De plus, il y a un projet lié à la libération du dépôt d'Aigle : une réflexion est en cours pour évaluer l'opportunité d'affecter la parcelle libérée, une des pistes étant de l'utiliser pour un P+R. Cette réflexion est menée par la municipalité d'Aigle.

La traversée d'Aigle a-t-elle été étudiée ? Qu'en est-il notamment de la mise en impasse de la rue du Commerce à Leysin ?

Concernant la rue du Commerce à Leysin, l'objectif est d'avoir une gare dont les voies sont au même niveau que la rue. Ce qui signifie que la rue du Commerce actuellement à sens unique à la descente deviendra un cul-de-sac, mais des alternatives existent et donnent une marge d'évolution. L'enjeu est d'avoir une station terminus de qualité, tout en créant une liaison avec les remontées mécaniques.

Depuis Aigle deux lignes partent en parallèle jusqu'au niveau du Seppey : a-t-on étudié la possibilité de ne conserver qu'une voie jusqu'au Seppey ?

Une analyse historique met en évidence qu'il existait à l'origine deux comités, en concurrence, qui ont mené les deux projets. Ceci dit, sur le plan technique aller du Seppey à Leysin, vu la pente à 10% et la distance, ce serait techniquement complexe, et la création d'un tunnel rallongerait la liaison Aigle – Leysin. Une telle option ne desservirait plus la zone des grands hôtels de Leysin, et la créer serait très onéreux.

Ce crédit d'étude est-il à charge du canton ou est-ce une sorte de préfinancement au cas où le projet serait retenu ?

C'est de l'argent cantonal : en cas de réalisation du projet, ce crédit ne sera pas remboursé par la Confédération. Ce montant fait partie des 325 millions de la RPT.

Comment va évoluer l'actuel terminus de Leysin, dite gare du Fedey ?

Cette gare, qui devra être mise en conformité à la LHand, fera l'objet d'une étude. Une piste est la création d'un ascenseur pour atteindre la rue des Chamois. La gare du Grand hôtel ne sera plus exploitée et à priori désaffectée, sous réserve d'utilisation de locaux

Faut-il attendre l'arrivée du nouveau matériel roulant pour les mettre les gares aux normes de la LHand, notamment à l'arrêt de Versmont, à proximité duquel se situe un EMS.

La mise aux normes des gares à la LHand est de la compétence de la compagnie ferroviaire, qui doit s'adresser à la Confédération qui dispose de crédits-cadres à cet effet, les prochains étant sur les périodes 2017-2021 et 2021-2024. Il s'agit de mettre en conformité l'ensemble des 1800 gares suisse concernées. Pour illustrer la tâche, le crédit cadre 2017-2021 s'élèvera à près de 13 milliards ! La LHand fixe un délai à 2023 pour la mise en conformité des gares.

Pour des gares le long de trains à crémaillère, la vraie réponse d'accessibilité vient du matériel roulant qui permet d'abaisser de 60 cm la hauteur des planchers. La station de Versmont étant très raide (20% de pente), il n'est pas certain qu'il sera possible de se mettre en complète conformité à la LHand : cette gare se justifiant, elle sera peut-être concernée par les situations justifiant une dérogation à la LHand.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.4 Projet de prolongement de la ligne à la nouvelle gare de Leysin

On lit page 10 que « le financement du projet devrait être assuré par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ». Pourquoi ce conditionnel ? Le projet sera-t-il abandonné en cas de refus, ou le canton se substituera-t-il au financement fédéral ?

Le canton finance le FIF à hauteur de 30 millions par an, étant admis que le financement de tous les projets ferroviaires d'importance nationale ou régionale sont financés par le FIF. Dès lors si ce projet n'est pas retenu, il ne se fera pas sur la base d'un financement cantonal. Ce qui renforce davantage encore cette demande de crédit d'étude, qui vise à démontrer la pertinence et la faisabilité de ce projet.

Le canton du Valais, coactionnaire des TPC, va-t-il contribuer à ce projet entièrement sur sol vaudois ?

Ce projet est soutenu par le canton du Valais. Toutefois, concernant le financement, c'est le principe de territorialité qui s'applique s'agissant des investissements, et non pas celui de la participation à la compagnie de transports. Dès lors le canton du Valais ne participe pas à son financement. A contrario, un projet comme Léman express, à cheval sur les cantons de Genève et de Vaud, est financé proportionnellement. A noter que le FIF finance désormais l'entier des investissements ; par contre, concernant les charges d'exploitation des lignes intercantionales, il y a une clef de répartition en fonction des kilomètres sur chaque canton.

5. EXAMEN DU PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT D'ÉTUDE DE CHF 3'600'000 POUR FINANCER LES ÉTUDES DU PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER AIGLE-LEYSIN DE LA GARE DE LEYSIN-FEYDEY À LA NOUVELLE GARE DE LEYSIN

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 26 septembre 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*