

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX
TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Alexandre Rydlo et consorts au nom des
député-e-s de l'Ouest lausannois – Pour un arrêt des trains grandes lignes en gare de Renens
(15_POS_143)**

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 5 décembre 2024, Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames la députée Nathalie Vez ; ainsi que de Messieurs les députés Jean-François Cachin, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Alexandre Rydlo et Fabrice Tanner. Madame la Députée Aude Billard ainsi que Messieurs les Députés Jérôme De Benedictis et Xavier de Haller étaient excusés.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Julien Niquille, responsable de domaine à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Conseillère d'Etat note qu'elle n'a pas d'autres commentaires à formuler que ce qui a été rédigé dans le présent rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil et espère que le postulant est satisfait de ce document puisque sa vision a été pleinement réalisée.

3. POSITION DU POSTULANT

En préambule, le postulant remercie le Conseil d'Etat pour le présent rapport qui ne concerne pas seulement son postulat mais offre également une réponse à l'ensemble des communes de l'Ouest lausannois. Pour lui, il est essentiel de rappeler qu'il n'était pas prévu que le trafic des grandes lignes, tel que proposé au 15 décembre 2024, n'était pas prévu au moment du dépôt de cet objet parlementaire car il n'était question que de trafic régional.

Tel que décrit dans le postulat, la gare de Renens était auparavant d'un autre âge, tant en termes de sous-voies que d'arrêts de train. Celle-ci ne correspondait n'était plus du tout en phase avec le développement de l'Ouest lausannois. Désormais, le principal enjeu consiste à garantir la nouvelle formule de la ligne Lausanne-Genève étant donné qu'il s'agit, selon lui, d'un combat qui n'est pas encore totalement gagné.

En outre, le présent rapport mentionne un certain nombre de problématiques qui concernent effectivement le sous-investissement chroniques des CFF s'agissant de la Suisse romande puisqu'elle a été le parent pauvre des

investissements de ces 20 à 30 dernières années. La Confédération a économisé de l'argent, et les conséquences sont aujourd'hui sous nos yeux, à savoir un besoin d'entretien et de renouvellement qui est déficitaire en Suisse romande et qui entraîne des conséquences sur la circulation des trains.

Enfin, le postulant indique sa satisfaction quant à ce postulat mais souligne toutefois les problématiques liées aux travaux de la gare de Lausanne qui entraîneront des conséquences pendant de nombreuses années. Il remercie à cet égard le Conseil d'Etat pour son intention de défendre l'horaire 2025 dans le futur étant donné que le Canton ainsi que la députation vaudoise au Parlement fédéral ont également un rôle à jouer à l'échelon fédéral.

4. DISCUSSION GENERALE

Un Député observe que les travaux réalisés sur ce nœud ferroviaire déchargeront quelque peu l'affluence sur la gare de Lausanne puisque tout voyageur en provenance de l'Ouest ou du Nord du Canton a désormais la possibilité de sortir en gare de Renens, sans forcément devoir passer par la gare de Lausanne.

La Conseillère d'Etat confirme que la réalisation du viaduc ferroviaire et la 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens ainsi que la modernisation et l'agrandissement des passages sous voie en gare de Renens permettent de continuer l'augmentation de la desserte ferroviaire du Canton, notamment pendant la période du chantier de la gare de Lausanne. Sans ces investissements, l'offre ferroviaire aurait été drastiquement diminuée ; Renens est ainsi devenu un hub de mobilité important car il offre des alternatives de mobilité et une desserte très fine des territoires – principalement grâce aux bus et au futur tramway. Enfin, elle rappelle que la Confédération a décidé de réduire son apport au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de CHF 300 millions et indique que les différents gouvernements romands ainsi que les délégations parlementaires romandes à l'Assemblée fédérale sont mobilisés afin que la Suisse romande continue à bénéficier de financements pour d'importants projets, et ce en vue de rester parfaitement connectée aux grands réseaux ferroviaires nationaux.

Un Député complète que le Conseil fédéral a annoncé de potentielles mesures d'économies qui seraient faites sur un autre volet, soit les projets d'agglomération dans le cadre du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Un Député remercie à son tour le Conseil d'Etat pour cette complète réponse et se réjouit de la mise en place de l'horaire 2025 puisqu'il augmente considérablement la cadence des trains, notamment dans l'arc lémanique.

5. EXAMEN DU RAPPORT POINT PAR POINT

5 Les perspectives et les risques pour la gare de Renens à l'aune de l'étape d'aménagement PRODES 2035 et de la Vision cantonale ferroviaire 2050

5.2 Stratégie cantonale ferroviaire – Vision 2050

Une Députée souhaite en savoir davantage sur le tracé qui est à l'étude pour cette redondance de l'axe ferroviaire Lausanne-Genève.

Le Chef de la DGMR répond que le tracé n'est pas encore précisément défini étant donné que différentes variantes restent ouvertes. Néanmoins, l'administration a insisté sur le fait que les deux offices fédéraux concernés discutent ensemble afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'impossibilité à mener les projets en parallèle, à savoir l'Office fédéral des routes (OFROU) s'agissant de l'autoroute et l'Office fédéral des transports (OFT) en ce qui concerne la troisième voie ferroviaire.

6. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

Noville, le 31 mars 2025.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*