

ANNEXE 4

- a. **Convention Vaud-Genève pour le développement ferroviaire**



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

 SBB CFF FFS

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport

entre

la Confédération Suisse

représentée par l'Office fédéral des transports
(ci-après : « l'OFT »)

l'Etat de Vaud

représenté par le Conseil d'Etat

la République et Canton de Genève

représentée par le Conseil d'Etat
(ci-après : « les Cantons »)

et

les Chemins de fer fédéraux suisses CFF

représentés par la Direction de l'entreprise
(ci-après : « les CFF »)

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des Infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

Préambule

La ligne ferroviaire reliant les villes de Lausanne et Genève, lesquelles constituent un pôle économique particulièrement dynamique et en constante progression, ne suffit pas à satisfaire les besoins actuels et doit être améliorée pour couvrir également les besoins futurs.

Le 2 avril 2009, les Conseils d'Etat vaudois et genevois ont signé un protocole scellant leur accord, sous réserve d'approbation de leur parlement, de consacrer 300 millions de francs – selon une clé de répartition de deux tiers des investissements à charge du Canton de Vaud et un tiers à celle du Canton de Genève – au préfinancement d'infrastructures ferroviaires sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Il s'agit des infrastructures dont le financement est explicitement prévu par la législation fédérale en vigueur ou en projet, à savoir la 4^{ème} voie Lausanne - Renens et les points de croisement de Mies et de Chambésy, ainsi que des travaux d'étude pour la 3^{ème} voie Renens - Allaman. Par ailleurs, les cantons ont la volonté de développer le trafic RER sur leur territoire.

La loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2009. Parmi les mesures concernant les grands projets ferroviaires, à son article 4, let. b, la LDIF prévoit notamment le financement de l'augmentation du rendement dans la région de Genève, de l'accroissement des capacités (4^{ème} voie) sur le tronçon Lausanne – Renens et de l'augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne. La mise en œuvre de mesures de construction pour remédier aux inconvénients qu'entraîneraient les mesures précitées pour le trafic régional est réservée (cf. art. 6 LDIF). Pour le préfinancement de ces mesures, les CFF peuvent passer des conventions avec les Cantons concernés moyennant l'approbation de l'OFT (cf. art. 12 al. 3 LDIF).

En outre, selon l'art. 10 LDIF, le Conseil fédéral est chargé de soumettre à l'Assemblée fédérale d'ici 2010 un projet sur le développement ultérieur de l'offre et l'extension ultérieure de l'infrastructure, en particulier l'étoffement entre Lausanne et Genève. Un crédit d'engagement de CHF 40 millions a été alloué pour permettre d'étudier, entre autres, les projets visés par l'article 10 LDIF, dans le but d'élaborer le message du Conseil fédéral concernant Rail 2030.

Les CFF veulent développer l'axe Lausanne – Genève-Aéroport en fonction de deux objectifs prioritaires, à savoir le doublement de la capacité en places assises Grandes Lignes et la fréquence au quart d'heure sur le RER franco-valdo-genevois (Coppet - Annemasse) et le RER vaudois (Cully – Bussigny/Cossonay). A cet effet, une dizaine de projets d'infrastructure – comprenant la 4^{ème} voie Lausanne - Renens et les points de croisement de Mies et de Chambésy – apparaissent nécessaires dans une 1^{ère} phase. La liste de ces projets figure au chiffre 2.2 de la présente convention.

Toutefois, les CFF n'ont pas de budget pour entreprendre les études de ces objets et doivent attendre une commande ou un financement de la Confédération ou des Cantons.

Désireuses de collaborer pour atteindre les objectifs de développement des capacités ferroviaires (offres et infrastructures), les parties conviennent de ce qui suit, ceci dans le cadre d'une convention-cadre, afin d'assurer le financement intégral des mesures à prendre, la réalisation coordonnée et dans les meilleurs délais des travaux ainsi que la mise en place de l'organisation adéquate pour garantir l'affectation optimale des ressources :

1. Objectifs en terme d'offre pour les voyageurs

1.1 La présente convention a pour objectif le développement de l'offre sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Les parties conviennent que le développement de l'offre doit s'articuler selon les trois phases temporelles suivantes qui tiennent compte des plans-cadres développés par les CFF pour les nœuds de Lausanne - Renens et de Genève.

1.2 La phase 1 vise les objectifs suivants en matière de développement de l'offre Grandes Lignes et RER, à savoir :

- l'augmentation pouvant aller jusqu'au doublement de la capacité en places assises Grandes Lignes entre Lausanne et Genève par l'introduction de nouveaux produits et l'utilisation de trains à deux étages plus longs ;
- l'augmentation des cadences des RER franco-valdo-genevois (Coppet - Annemasse) et vaudois (Cully - Bussigny/Cossonay) ;
- la cadence à la demi-heure avec une desserte RER partielle sur la ligne Lausanne - Allaman ;
- l'amélioration de la cadence à la demi-heure sur le RER Genève-La Plaine avec des rames de 220m.

1.3 La phase 2 comprend le développement des offres RER et la poursuite du développement de l'offre Grandes Lignes, à savoir :

- nouveaux potentiels d'offres Grandes Lignes et en trafic international (notamment liaisons supplémentaires Pied-du-Jura – Genève aux heures de pointe, non intégration du trafic Genève – Milan à l'offre de base) ;
- l'augmentation de la qualité de la desserte RER (cadence demi-heure systématique) sur la ligne Lausanne - Allaman ;
- l'augmentation des cadences du RER La Plaine - Genève ;
- l'éventuelle desserte RER de Genève-Aéroport.

Des analyses d'horaire et des études sommaires ou exploratoires sur les infrastructures nécessaires seront effectuées au préalable dans le cadre des mandats de planification régionaux et des plans-cadres.

1.4 La phase 3 comprend l'augmentation des cadences au quart d'heure d'un ou de plusieurs produits Grandes Lignes entre Lausanne et Genève.

1.5 L'OFT s'engage exclusivement à reconnaître le phasage du développement de l'offre. Il ne prend aucun engagement financier.

2. Mesures d'infrastructures envisagées et ordre de priorité

2.1 Le présent chapitre indique les différentes infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de l'offre suivant les trois phases définies au chiffre 1 ci-dessus.

2.2 Phase 1 : développement des noeuds

Afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de la phase 1 définie au chiffre 1.2 et sous réserve de la réalisation des mesures nécessaires hors du périmètre Lausanne – Genève-Aéroport, respectivement Genève – La Plaine, les mesures d'infrastructures suivantes sont notamment envisagées :

Secteur de Lausanne :

- l'accroissement des capacités sur le tronçon Lausanne – Renens :
 - la 4^{ème} voie Lausanne – Renens ;
 - le saut-de-mouton entre Lausanne et Renens ;
- l'augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne :
 - le renouvellement de l'enclenchement du nœud de Lausanne ;
 - le prolongement des quais à Lausanne ;
 - la modification des têtes de gare Est et Ouest de Lausanne ;
 - la réalisation de deux nouvelles voies de garage de 420m à Paleyres ;
- la modernisation des accès aux trains en gare de Renens ;
- les aménagements à Cully, Bussigny et Cossonay.

Secteur de Genève :

- la création de deux points de croisement de Mies et de Chambésy ;
- la réalisation d'une voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon ;
- l'augmentation du rendement et de la capacité du nœud ferroviaire de Genève :
 - l'augmentation de la capacité de la gare de Genève-Cornavin ;
 - le renouvellement de l'enclenchement de Genève-Cornavin ;
 - la banalisation des voies 7/8 en gare de Genève-Cornavin ;
- le prolongement des quais de La Plaine à Genève (Genève exclu) et les aménagements en gare de La Plaine.

2.3 Phase 2 : séparation des trafics RER, Grandes Lignes et fret

Afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de la phase 2, les mesures d'infrastructures suivantes sont notamment envisagées :

- les aménagements nécessaires à l'augmentation de la capacité de la ligne liée aux nouveaux potentiels Grandes Lignes ;

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des Infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

- la 3^{ème} voie Renens – Allaman (y compris gare de Morges et accès à Lausanne-Triage) ;
- les aménagements nécessaires à l'augmentation de la capacité du réseau à l'Ouest de Genève (Genève-Châtelaine).

Les études des horaires et les réflexions concernant le plan-cadre de Genève peuvent toutefois mettre en évidence des infrastructures supplémentaires à étudier.

2.4 Phase 3

Afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de la phase 3, les mesures d'infrastructures suivantes sont notamment envisagées :

- tronçons à 4 voies (dont la localisation et la longueur restent à déterminer) ;
- augmentation de la capacité de la gare de Genève-Aéroport.

Les études des horaires et les réflexions concernant le plan-cadre de Genève peuvent toutefois mettre en évidence des infrastructures supplémentaires à étudier.

3. Etudes à réaliser

3.1 Les études nécessaires pour les travaux d'infrastructure envisagés au ch. 2 ci-dessus seront effectuées de façon globale afin de pouvoir procéder à une planification cohérente et coordonnée des projets à réaliser selon le calendrier prévisionnel figurant en annexe.

3.2 Phase 1

Les études à réaliser en vue de la phase 1 comprennent les études préliminaires, l'avant-projet, le dossier pour la procédure d'approbation des plans (ci-après : PAP) et la procédure PAP.

Le détail des prestations, les délais, les ressources et les coûts de chacune de ces études feront l'objet d'une convention spécifique sur la base de la présente convention-cadre.

3.3 Phase 2

Les études à réaliser en vue de la phase 2 comprennent les études préliminaires et l'avant-projet.

Le détail des prestations, les délais, les ressources et les coûts de chacune de ces études feront l'objet d'une convention d'étude spécifique sur la base de la présente convention-cadre.

3.4 Phase 3

Les études à réaliser en vue la phase 3 consistent en des études exploratoires et sommaires destinées notamment à identifier les besoins de protection de tracés.

Le détail des prestations, les délais, les ressources et les coûts de ces études feront l'objet d'une convention d'étude spécifique sur la base de la présente convention-cadre.

4. Modes de financement

4.1 Le financement des projets de développement des infrastructures ferroviaires repose actuellement sur trois principaux modes de financement :

- le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP),
- la contribution du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (fonds d'infrastructure) et
- les conventions de prestations entre la Confédération et les CFF.

4.2 Selon les mesures concernées, le financement de la part fédérale interviendra, le cas échéant, au travers de l'un ou l'autre des modes précités ou à venir, auxquels s'ajoutent d'éventuels financements spéciaux (art. 8 alinéa 5 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux). L'OFT et les CFF ne s'engagent pas sur les horizons de financement. Ces derniers dépendent des financements disponibles.

4.3 L'OFT s'engage à prendre en compte les infrastructures ferroviaires précitées lors de la mise en application de ZEB et des projets d'agglomération ainsi que lors de l'élaboration du message Rail 2030. Pour les projets d'agglomération, une coordination OFT/ ARE est cependant nécessaire. Une prise en compte sera également opérée dans le cadre de la convention sur les prestations OFT/ CFF.

4.4 L'OFT, les Cantons et les CFF s'engagent, selon les conclusions des études, en recourant à toutes les possibilités prévues par les législations en vigueur, à faire les demandes pour s'assurer les moyens nécessaires au financement des mesures envisagées, sous réserve de l'acceptation, respectivement, de l'Assemblée fédérale et de chacun des parlements cantonaux, afin de garantir la coordination générale et le phasage correct des projets.

5. Prestations des parties

5.1 Les prestations financières des Cantons feront l'objet de conventions spécifiques ultérieures découlant de la présente convention-cadre, que les parties s'engagent à conclure en respectant les principes généraux ci-après.

5.2 Les CFF s'engagent à effectuer les études dans les meilleurs délais selon les modalités fixées dans les conventions spécifiques ultérieures.

5.3 *Préfinancement des études et des infrastructures dont la réalisation et le financement reposent sur une base légale fédérale en vigueur ou sur un projet adopté par le Conseil fédéral*

Les Cantons s'engagent, sous réserve de l'accord de leur parlement, à préfinancer la part incombant à la Confédération des frais d'études et de réalisation des infrastructures dont la réalisation et le financement reposent sur une base légale fédérale en vigueur, ou qui figurent dans un projet adopté par le Conseil fédéral sous réserve de décision de l'Assemblée fédérale, dans la mesure où le financement fédéral n'est pas immédiatement disponible. Les modalités de préfinancement feront l'objet de conventions spécifiques ultérieures pour chaque objet.

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

5.31 Les Cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF sous la forme de prêts sans intérêts en application de l'article 12 LDIF les moyens nécessaires au préfinancement des études et des infrastructures dont la réalisation et le financement reposent sur l'article 4, let. b ch. 2 LDIF (programme « ZEB ») à hauteur d'un montant maximum de CHF 210 millions (hors TVA, prix de base 2005) soit :

- deux tiers par le Canton de Vaud ;
- un tiers par le Canton de Genève.

Les modalités de la mise à disposition du préfinancement, du versement aux CFF, du remboursement du préfinancement reçu des Cantons ainsi que du montant des tranches feront l'objet d'une convention séparée. Sous réserve de moyens suffisants du fonds FTP, le remboursement des montants mis à disposition à titre de préfinancement se fera par tranche au plus tard dès 2020.

5.32 Sous réserve de la décision de l'Assemblée fédérale et de la signature d'une convention sur les prestations relative à l'agglomération franco-valdo-genevoise, les Cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF les moyens nécessaires aux études et à la réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy, selon l'Arrêté fédéral à hauteur de CHF 27.76 millions (hors TVA, prix de base octobre 2005) pour la part fédérale sous forme de prêts sans intérêts aux CFF (art. 21, al. 2, let. c OUMin), soit:

- deux tiers par le Canton de Vaud ;
- un tiers par le Canton de Genève.

Les modalités de la mise à disposition du préfinancement, du versement de la part fédérale aux CFF et du remboursement du préfinancement reçu des cantons feront l'objet d'une convention tripartite séparée. Sous réserve de moyens suffisants du fonds d'infrastructure, le remboursement se fera par tranche dès 2016.

5.33 Le Canton de Genève s'engage à préfinancer les études d'infrastructures relatives à l'augmentation du rendement dans la région de Genève (article 4, ch. 1 LDIF - programme « ZEB »).

5.4 *Financement des études d'infrastructures dont la réalisation et le financement ne reposent pas sur une base légale fédérale*

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.

Les modalités de financement par les Cantons feront l'objet de conventions ultérieures séparées pour chaque objet.

5.41 Etudes pour la troisième voie Renens - Allaman

Les Cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF jusqu'à un montant maximal de CHF 15 millions (hors TVA, prix de base 2009) les moyens nécessaires aux études telles que définies au ch. 3.3. ci-dessus pour une 3^{ème} voie de Renens à Allaman, selon une proportion de :

- deux tiers par le Canton de Vaud ;
- un tiers par le Canton de Genève.

En complément de cette contribution, les cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF, selon la même clé de répartition, un montant maximal CHF 1 million (hors TVA, prix de base 2009), nécessaire à l'étude sommaire concernant l'augmentation de la capacité Lausanne-Genève (tronçon de 4^{ème} voie entre Allaman et Nyon), selon l'article 3.4.

5.42 Etudes pour d'autres infrastructures

Les Cantons peuvent, par le biais de conventions spécifiques ultérieures, s'engager à financer ou à cofinancer d'autres études d'infrastructures ne reposant pas sur une base légale fédérale mais qui sont nécessaires au développement de l'offre sur la ligne Lausanne - Genève-Aéroport (cf. ch. 3 ci-dessus).

5.43 Sous réserve de l'accord du Grand Conseil, le Canton de Vaud s'engage à mettre à disposition des CFF les montants nécessaires au financement ou au cofinancement des études jusqu'à un montant maximal de CHF 23.5 millions (hors TVA, prix de base 2009) pour la réalisation des infrastructures nécessaires pour répondre aux développements de l'offre mentionnés au ch. 1 ci-dessus, soit selon une répartition indicative concernant le nœud ferroviaire de Lausanne - Renens :

- la modification des têtes de gare Est et Ouest de Lausanne ;
- le prolongement des quais de Lausanne ;
- le saut-de-mouton entre Lausanne et Renens ;
- la modernisation des accès aux trains en gare de Renens.

5.44 Sous réserve de l'accord du Grand Conseil, le Canton de Genève s'engage à mettre à disposition des CFF les montants nécessaires au financement ou au cofinancement des études jusqu'à un montant maximal de CHF 35 millions (hors TVA, prix de base 2009) pour la réalisation des infrastructures nécessaires pour répondre aux développements de l'offre mentionnés au ch. 1 ci-dessus, soit selon une répartition indicative concernant le nœud ferroviaire de Genève :

- l'augmentation de la capacité de la gare de Genève-Cornavin y compris le renouvellement de l'enclenchement de Genève ;
- l'augmentation de la capacité Genève – La Plaine ;
- les projets permettant l'augmentation de capacité du nœud de Châtelaine.

6. Structure de projet

6.1 Organisation « Léman 2030 »

L'OFT, les Cantons et les CFF mettent en place une organisation de projet "Léman 2030" visant à réaliser leurs objectifs de développement de la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Cette organisation sera détaillée dans le cadre d'un manuel de projet établi ultérieurement.

6.2 Les compétences décisionnelles des autorités fédérales sont réservées, en particulier en ce qui concerne l'exécution des projets ZEB, LGV, Conventions de prestations, Projets d'agglomérations, Rail 2030. Un comité de coordination assure la coordination avec les autorités fédérales compétentes.

7. Reporting et modalités de paiement

7.1 Les CFF seront responsables du reporting du coût des études et de la réalisation.

7.2 La libération des montants par les Cantons aura lieu sur la base de budgets détaillés fixés dans les conventions séparées.

7.3 Les Cantons fourniront leurs prestations aux CFF au fur et à mesure des études et des travaux. Les autres modalités de paiement et de remboursement sont réglées dans des conventions spécifiques.

8. Communication

8.1 Les parties se concertent avant toute communication relative à l'existence et au contenu de la présente convention.

9. Litiges entre les cantons et les CFF

9.1 Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention-cadre que les cantons et les CFF ne parviendraient pas à résoudre à l'amiable sera soumis à un tribunal arbitral composé de trois arbitres, siégeant à Lausanne et dont les parties s'engagent à accepter la décision.

9.2 A la requête de la partie la plus diligente, chaque partie ou groupe de parties dispose d'un délai de trente jours pour la désignation d'un arbitre. Les arbitres désignés par les parties disposent à leur tour d'un délai de 30 jours pour nommer le Président du Tribunal arbitral. A défaut de désignation par une partie de son arbitre, ou en cas de désaccord des arbitres sur le choix du Président, la désignation en incombe au Tribunal cantonal vaudois.

9.3 La récusation, la révocation et le remplacement des arbitres sont régis par le Concordat intercantonal sur l'arbitrage.

9.4. Le Tribunal arbitral applique le Code de procédure civile suisse du 19 décembre 2008, sous réserve des dispositions impératives du Concordat.

10. Dispositions finales

- 10.1 La présente convention-cadre entre en vigueur dès sa signature par toutes les parties et reste valable jusqu'à l'achèvement des études et l'acquittement des frais d'études par les parties.
- 10.2 Elle est établie en quatre exemplaires. Chacune des parties en reçoit un exemplaire dûment daté et signé.
- 10.3 Toute modification de la présente convention requiert la forme écrite.

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

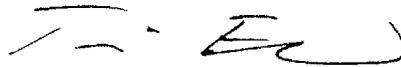
Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour l'Office fédéral des transports, au nom de la Confédération

Dr. Max Friedli
Directeur



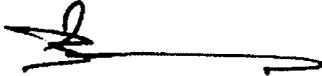
Toni Eder
Sous-directeur
Chef de la Division Infrastructure



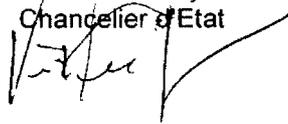
Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour l'Etat de Vaud, au nom du Conseil d'Etat

Pascal Broulis
Président du Conseil d'Etat



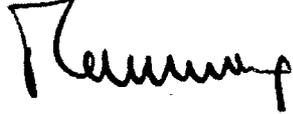
Vincent Grandjean
Chancelier d'Etat



Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour la République et Canton de Genève, au nom du Conseil d'Etat

François Longchamp
Président du Conseil d'Etat



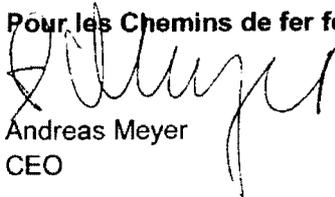
Anja Wyden Guelpa
Chancelière



Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour les Chemins de fer fédéraux suisses CFF

Andreas Meyer
CEO



Philippe Gauderon
Membre de la Direction du groupe
Chef Infrastructure



