

**Motion Roxanne Meyer Keller et consorts au nom des député-e-s du district de la Broye-Vully demandant le déblocage des crédits nécessaires pour améliorer les infrastructures ferroviaires et routières dans la Broye-Vully**

*Texte déposé*

Le canton a annoncé disposer d'un montant total de CHF 500 millions à utiliser dans divers secteurs afin de soutenir l'économie.

En effet, le chef-lieu du district de la Broye-Vully, Payerne, ne jouit que d'une cadence ferroviaire à l'heure, alors que d'autres régions du canton profitent déjà d'une cadence à la demi-heure et profiteront sous peu d'une cadence au quart d'heure.

Encore plus éloignée, la localité d'Avenches ne peut être atteinte depuis Lausanne qu'au terme d'un long voyage ferroviaire impliquant un changement assorti d'une attente en gare de Payerne. Les liaisons au départ de Lausanne à destination de régions périphériques, notamment de St-Cergue, de Ste-Croix et de Leysin, sont beaucoup plus rapides malgré l'utilisation de la voie étroite, voire de la crémaillère pour Leysin.

**Proposition**

L'amélioration de cet état de fait peut être réalisée par des travaux à l'infrastructure CFF au moyen de la création de point de rencontre en gare de Châtillens et par le doublement de la voie entre Moudon-Lucens. Ceux-ci s'avèrent d'autant plus nécessaires que la région de la Broye enregistre toujours plus l'effet du repli de la population et des industries sur notre région, l'arc lémanique étant saturé. De plus, il est impératif de tenir également compte des transports publics (bus) en général, ainsi que de la création de parking-relais (P+R). L'amélioration des routes cantonales, notamment de la route RC 601, va de pair avec celle de l'infrastructure ferroviaire citée ci-dessus.

**Conclusion**

Les motionnaires demandent au Conseil d'Etat d'engager les moyens financiers nécessaires à l'amélioration des infrastructures ferroviaires et routières citées ci-dessus en grevant le montant de 500 millions de francs destiné à soutenir l'économie du canton, et ceci en étroite collaboration avec les cantons limitrophes.

*Demande le renvoi direct au Conseil d'Etat.*

Villars-le-Grand, le 11 novembre 2011.

(Signé) *Roxanne Meyer Keller*  
*et 33 cosignataires*

**Mme Roxanne Meyer Keller** : — En septembre de cette année, les communes de Payerne et d'Avenches ont adressé un courrier au Conseil d'Etat mettant en relief l'inexistence de l'attribution de subventions d'infrastructures pour le district de la Broye-Vully. Désireuse d'obtenir des réponses, la députation broyarde, portée par notre collègue Jacqueline Rostan, a déposé une interpellation le 20 septembre dernier. Par le dépôt de cette motion, je demande avec mes collègues de la députation broyarde le déblocage de crédit nécessaire pour l'amélioration de structures ferroviaires et routières dans la Broye. Il est impératif d'offrir à ce district une cadence ferroviaire à la demi-heure pour Lausanne, Payerne, Avenches, ce qui permettrait de prendre également en compte la ligne Payerne-Morat dans le RER Fribourg/Freiburg. En effet, un RER est

bien un réseau, donc un tout au service des voyageurs. Cette demande est motivée au regard des points suivants.

La démographie du district ne cesse de croître avec, dans un futur proche, la barre des 10'000 habitants dans le chef-lieu. En outre, si l'on considère l'ensemble de la Broye vaudoise et fribourgeoise, nous atteignons les 63'000 âmes. La pénurie de logements et de terrains industriels ressentie sur l'arc lémanique a déjà engendré le déplacement économique et démographique vers le nord du canton. Cette tendance ne faiblira pas durant les années prochaines. Au contraire, elle ne pourra que croître. La création des aménagements attendus permettrait de relier Avenches à Lausanne en 62 minutes au lieu de 84 actuellement. Des dizaines d'hectares et de terrains industriels disponibles en bord de voie ferrée et autoroute favoriseront l'établissement de grandes entreprises. La Broye est chaque jour un partenaire un peu plus incontournable de la croissance économique dans le canton de Vaud. Il est de ce fait indispensable que cette région offre plus de compétitivité dans le domaine des transports. A noter encore que la demi heure sera établie entre Fribourg et Yverdon dès décembre 2014. Cette liaison sera assurée par le RER fribourgeois. Un aménagement des infrastructures ferroviaires est facilement réalisable. En effet, afin d'offrir des croisements volants, il est possible de réaliser une double voie entre Lucens et Moudon. La topographie du terrain facilite la création d'une seconde voie. La gare de Châtillens pourrait être modernisée afin d'offrir une plus grande possibilité de croisement. Les travaux entrepris à Courfaivre et Glovelier dans le canton du Jura sont des exemples dont nous pourrions nous inspirer. Dans ces deux cas, le canton du Jura a financé lui-même la transformation des gares. Ceci permet dorénavant une plus grande fluidité du trafic, notamment par la possibilité d'entrées simultanées des trains en gare, telle qu'elle est envisagée pour Châtillens. Grâce au soutien financier du canton du Jura, le trafic régional sur la ligne Delémont-Porrentruy s'est fortement développé, atteignant en quelques années près de 30% d'augmentation des voyageurs, ce qui démontre que lorsque l'offre existe, elle est empruntée par les utilisateurs potentiels. Le Jura n'est pas, à proprement parler, un canton financièrement fort mais il a montré une réelle volonté en la matière.

En ce qui concerne les infrastructures urbaines et routières, la création de parcs-relais (P+R) aux abords des gares doit être entreprise. Il s'agit d'une offre standard de places de stationnement dans les gares. Places marquées, déneigées, éclairées, nettoyées, etc. Ces places sont généralement payantes. Les frais servent à couvrir l'investissement consenti et l'entretien. Dans la région concernée, de telles installations sont en service à Morat et à Payerne, plus éloignées mais très utilisées, à Romont et à Palézieux.

Quant au réaménagement de la route cantonale RC 601, la mise en œuvre des travaux permettant une plus grande fluidité du trafic sur l'axe Avenches-Lausanne doit être envisagée ainsi que le maintien des deux voies dans chaque sens sur le tronçon de la RC 601 entre le Chalet-à-Gobet et les Croisettes à Epalinges. C'est un accès indispensable aux véhicules en provenance et à destination des autoroutes lémaniques. Vous comprendrez donc qu'il est indispensable d'entreprendre au plus vite les démarches permettant à notre canton de se développer et de rester compétitif à l'échelle nationale. Pour toutes ces raisons, je vous invite à renvoyer cette motion au Conseil d'Etat.

La discussion est ouverte.

**M. Jean-Luc Chollet :** — En qualité de cosignataire, je ne peux que vous encourager à soutenir cette motion avec enthousiasme. Elle est, je vous l'accorde, un peu régionaliste, mais n'est-ce pas aussi notre devoir en tant qu'élus régionaux de défendre les intérêts de notre arrière-pays ? En l'occurrence, ceux de la Broye-Vully ont été un peu quelconques

en matière de transports publics, voire très médiocres. Cela, même le chef de département en charge de la mobilité ne le conteste pas. Pour preuve, lors de la séance relative aux états généraux des transports broyards tenue jeudi dernier à Corcelles-près-Payerne, ce dernier nous a fait part de nouvelles réjouissantes concernant le développement indispensable des transports publics dans la Broye-Vully à l'horizon 2018. Toutefois, il serait souhaitable que la personne qui succèdera à M. Marthaler ait une trace tangible de la volonté de ce parlement via cette motion. Quant à l'objet récurrent, la RC 601, auquel il est également fait allusion dans la motion, il est souhaitable qu'une solution consensuelle, qui donne satisfaction tant aux Palinsards qu'aux Joratois et aux Broyards, soit trouvée dans des délais raisonnables. En conclusion, vu la bonne volonté du chef du département, j'ai bon espoir que la situation des Broyards s'améliore rapidement pour leurs déplacements par la voie des transports publics et que l'accessibilité à la capitale reste également acceptable par voie routière via la RC 601. Cette motion correspondant dans les grandes lignes à la volonté du Conseil d'Etat, je vous propose de la renvoyer directement à ce dernier afin de marquer très clairement la volonté de notre parlement.

**M. Philippe Vuillemin :** — Ici, je ne m'oppose pas à la prise en considération immédiate parce que l'objet est clairement défini, mais j'ai une question à poser à Mme Meyer Keller. Dans la Broye on regrette, semble-t-il, des communications rendues plus difficiles jusqu'à Lyss alors qu'autrefois ce n'était pas le cas. Est-ce que votre motion n'implique pas seulement d'être proche de la capitale par les moyens de transports mais aussi cette échappée vers le Mittelland à laquelle, je crois, la Broye tient assez ? Le cas échéant, avez-vous pris des contacts avec cette région du Mittelland qui, je pense, existe toujours ?

**M. Vassilis Venizelos :** — Je ne doute pas de la nécessité de développer les infrastructures de mobilité dans la région de la Broye et je suis persuadé que les investissements qui viennent d'être décrits sont effectivement nécessaires. Je ne doute pas non plus de la nécessité d'investissements dans la Riviera, le Chablais, la Côte ou le Nord vaudois. J'ai par contre des doutes sur cette façon de faire. J'avais déjà exprimé des doutes au sujet de la motion venant du district de la Côte. J'ai des doutes sur cette façon de faire où, finalement, chaque région vient avec sa liste de besoins, sa commande auprès du Conseil d'Etat. J'ai peur que ce parlement se transforme en chambre des districts ou des arrondissements. Encore une fois, je suis convaincu par les investissements proposés dans cette motion mais j'aimerais vraiment que l'on mène une réflexion sur les investissements nécessaires à l'échelle cantonale. Je vous demande de renvoyer cette motion en commission pour que l'on puisse avoir un éclairage de la part du Conseil d'Etat qui nous permettra de voir quels sont les investissements nécessaires à l'échelle cantonale, pour chacune des régions qui ont manifesté des besoins et pour que nous puissions aussi avoir un échancier et une clé de répartition des différents investissements annoncés, notamment par le président du Conseil d'Etat. Je vous invite donc à renvoyer cette proposition en commission pour que nous puissions avoir un débat serein sur les nécessaires investissements ferroviaires à l'échelon cantonal.

**M. Frédéric Borloz :** — Je suis entièrement d'accord avec mon préopinant, donc je ne répéterai pas ce qu'il a dit mais je dirais, pour compléter, que l'on a déjà soutenu de manière très directe et massive de nombreuses interventions qui allaient dans le sens de la motion de Mme Meyer Keller qui aujourd'hui essaie de faire une sorte de synthèse de ce qui a été fait. Je le dirais gentiment, pour qu'elle ne m'en veuille pas, mais c'est un peu enfoncer une porte ouverte. Renvoyer cette motion directement au Conseil d'Etat peut avoir des conséquences très importantes eu égard à l'égalité de traitement dans

toutes les régions. C'est un jeu qui me semble trop dangereux. Le passage en commission — où le Conseil d'Etat va peut-être expliquer ce qu'il en est de toutes ces précédentes interventions — est un préalable indispensable pour aller de l'avant dans l'intérêt de la région aussi. On risque un blocage si l'on renvoie la motion directement au Conseil d'Etat parce qu'il y a trop et que c'est totalement inéquitable par rapport à d'autres régions.

**M. Philippe Cornamusaz :** — En tant que coauteur de cette motion, je comprends tout à fait les propos de mes préopinants qui voudraient la renvoyer en commission. Pour ma part, ce qui importe c'est que les montants inscrits ou les montants à investir prévus pour la Broye figurent dans le prochain plan d'investissements et, pour cela, je crois que le passage devant une commission ne va pas trop retarder les choses. En tant que coauteur, je vous demande de renvoyer cette motion en commission.

**M. François Payot :** — Cette motion a un côté intéressant mais aussi symbolique, c'est de faire savoir et rappeler à notre plénum que les régions périphériques ont des inquiétudes thématiques et récurrentes qui, souvent, semblent avoir peu d'écho parmi nous ou dans les hautes sphères de la planification cantonale. C'est ainsi que je le comprends : une région marque qu'elle a des problèmes et les met en avant. Ceci mis à part, nous sommes au niveau du parlement cantonal, il s'agit de les relativiser et une motion est tout sauf innocente. On ne peut pas traiter demain cinq motions — une pour la Broye, une pour le Nord, une pour Nyon, une pour le Chablais et peut-être un petit reste pour le haut du Lavaux — et les envoyer au Conseil d'Etat avec comme priorité pour chacune d'elles des investissements pour le train et les infrastructures routières. On n'aura pas avancé d'un iota. Je crois que ce n'est pas ainsi qu'il faut gérer cette problématique. L'intérêt de travailler en commission c'est de relativiser, de savoir si ce qui est proposé est réellement la seule chose qui peut se faire et ensuite si l'importance de ce qui est prévu et demandé ne figure pas déjà dans les plans du Conseil d'Etat ou dans la planification cantonale. A quelle échéance ? Cela, nous ne le savons pas. Le travail en commission peut permettre cette évaluation mais, à travers cette question d'une région, il s'agit bien de poser la question par toutes les régions périphériques. Pas plus tard que la semaine dernière, dans le Nord vaudois, nous avons eu une réunion des syndicats qui se préoccupent de la non-prise en compte de problèmes aussi importants pour notre régions que ceux de Payerne et d'Avenches. La liaison à la demi-heure pour Yverdon n'existe pas. Elle est planifiée mais on ne sait pas quand elle sera mise sur pied. La région doit pourtant faire face à des afflux de 50'000 à 60'000 habitants, bien plus importants que celui des 20'000 habitants de la Broye. Je pense qu'il ne faut pas agir par motion, donc ne pas renvoyer celle-ci au Conseil d'Etat. Mais il est important d'entendre ce qui est dit au travers de cette motion.

**M. Pierre-André Gaille :** — Je ne vais pas allonger le débat mais rappeler que la Broye-Vully travaille, au niveau valdo-fribourgeois, avec une communauté régionale broyarde au travers d'une Commission des transports qui a fait une étude intéressante avec un étudiant de l'EPFZ. Il ne s'agit pas seulement d'avoir une cadence à la demi heure sur la ligne ferroviaire. Cet étudiant a fait remarquer qu'il fallait également développer les réseaux de bus transversaux et pouvoir amener les usagers dans les gares des lignes Yverdon-Payerne, Payerne-Lausanne, Payerne-Berne et Morat-Kerzers en direction de Berne. Dans les statistiques, le district Broye-Vully a subi une importante augmentation de la population en 2010. Le boom de la construction se poursuit parce que l'on réalise des logements à des prix inférieurs à ceux de la Côte ou de la Riviera. Sur la ligne Payerne-Palézieux, en 2010, il y a eu une augmentation de 25% de la fréquentation des voyageurs. Je crois qu'il est légitime que les régions périphériques

puissent s'exprimer au travers d'une motion, parce que l'on oublie la plupart d'entre elles. Avenches se situe aujourd'hui à une heure et 24 minutes de Lausanne : c'est le temps le plus long que l'on met pour rejoindre la capitale vaudoise — St-Cergues est à une heure, Château-d'Oex à une heure 24 également, la Vallée de Joux à une heure 19. Je vous invite à renvoyer cette motion directement au Conseil d'Etat.

**M. José Durussel :** — Comme mes préopinants, je recommande le renvoi en commission de cette motion, car j'aurais un certain nombre de questions et de remarques à formuler dans cette future éventuelle commission.

**M. Jean-Marie Surer :** — Je suis, bien sûr, sensible aux problèmes de la Broye, comme je suis sensible à ceux de toutes les régions de ce canton qui doivent aussi être protégées dans un traitement égalitaire. En revanche, au niveau de la forme, je pense que Mme la motionnaire n'a pas choisi la bonne manière de travailler. Dans ce cas, il s'agirait plus d'un postulat que d'une motion. Il faut certes avoir une réflexion sur la région de la Broye — comme sur d'autres régions d'ailleurs —, mais imposer aujourd'hui des montants de 500 millions par l'intermédiaire d'une motion ne me semble pas être la bonne manière de travailler. Je vous invite à renvoyer cette motion en commission et, après le passage en commission, à la transformer en postulat.

**M. Philippe Vuillemin :** — Voilà madame Meyer Keller, vous avez compris ce que l'on vous dira en commission. On vous dira que, bien entendu, on aime la Broye mais que l'on s'aime encore tellement plus soi-même ; on aime son centre ; on aime son Est ; on aime son Nord ; on aime la commune de Concise et j'en passe. Et comme d'habitude et comme des siècles durant, la Broye attendra ! J'avais voulu faire un travail de baccalauréat de géographie qui m'était imposé sur le thème « Pourquoi la nationale 1 ne passe pas à travers la Broye ? ». Le professeur Thétaz m'avait dit : « Vuillemin, tu ferais mieux de t'intéresser à l'économie fromagère de la Suisse. Il y des questions trop délicates à aborder ». Depuis lors, j'ai compris que tout ce qui touche la Broye reste délicat. Alors, si votre motion devait aller en commission, madame Meyer Keller, soutenez-la mordicus avec tous ceux qui vous soutiennent pour qu'après qu'on vous a dit que « la Broye c'est génial », vous ne finissiez pas en queue de peloton.

**M. Michel Renaud :** — Evidemment, si on tient compte des dernières interventions, on peut se dire que l'on fait du régionalisme assez fort. Néanmoins, je dois dire que je suis obligé de comprendre ce type de dépôt. Contrairement à M. Surer, je pense qu'effectivement cela doit rester une motion. Vous savez, si le Conseil d'Etat faisait son boulot en matière de planification, les régions qui depuis longtemps n'entendent plus rien et ne voient plus rien venir ne seraient pas forcément obligées de faire de tels dépôts pour essayer d'attirer l'attention et de savoir ce qui se passe. Personnellement, je n'aime pas déposer systématiquement des objets pour ma région, mais cela va pourtant de nouveau arriver parce que justement, il ne se passe rien et que l'on est continuellement interpellé par les municipalités des nos communes. Dès lors, je soutiendrais le passage en commission — on verra bien ce qu'il en sortira — mais la problématique, elle... (*coupure de micro due à un problème technique*)

J'arriverai peut-être à terminer. Je vous disais donc que la façon de procéder de Mme Meyer Keller est le seul moyen de relancer la question et de savoir ce qui se passe au niveau de la planification de ce type d'équipement. On verra ce qu'il en sort mais, pour le moment, je soutiendrai le passage devant une commission.

**Mme Roxanne Meyer Keller :** — Pour répondre à M. Vuillemin concernant le Mittelland, il est vrai que nous n'avons pas du tout regardé du côté de la Suisse allemande. Nous nous sommes axés sur Lausanne-Avenches mais, pour faire un travail

de fond, nous avons tout de même regardé du côté de la COREB, comme l'a rappelé M. Gaille, avec la liaison Morat-Avenches qui fait le lien après Morat-Kerzers. J'ai bien entendu toutes vos remarques et j'accepte le renvoi en commission de cette motion.

**M. François Marthaler, conseiller d'Etat :** — Je suis très heureux que nous ayons l'occasion de nous exprimer plus longuement dans le cadre des travaux d'une de vos commissions. Il y a beaucoup de choses à dire. J'avoue que j'ai demandé à pouvoir venir à cette tribune parce que mon sang n'a fait qu'un tour en entendant les propos de M. le député Renaud qui dit carrément que le Conseil d'Etat ne fait pas son travail et que c'est la raison qui provoquerait motions, interpellations et postulats divers et variés. Permettez-moi de vous dire deux choses. Premièrement, ce que j'ai pu annoncer l'autre jour à Corcelles-près-Payerne s'agissant du RER résulte des conclusions — intermédiaires à ce stade — d'un mandat de planification que j'ai donné aux CFF en 2006. Deuxièmement, il ne s'agit pas de développer la Broye, il s'agit de développer le réseau express régional (RER) vaudois qui concerne tout le monde. Figurez-vous, mesdames et messieurs que les trains qui circulent dans la Broye continuent un peu plus loin en direction d'Allaman, d'autres en direction de Villeneuve, d'Yverdon ou d'autres régions du canton. On est vraiment dans une problématique de réseau. Une première étape de renforcement du RER vaudois a été réalisée notamment par l'acquisition par les CFF des nouvelles rames Flirt et la rénovation des anciennes rames du trafic régional qui permettent de mieux desservir, et avec plus de confort, un certain nombre de gares. La deuxième étape est un peu plus lourde puisqu'elle signifie des investissements en infrastructures un peu partout. Il se trouve qu'il y en a dans la Broye ; ils sont bien étudiés par Mme la motionnaire, mais il y en a aussi ailleurs. Je me réjouis de pouvoir présenter l'ensemble des développements prévus à ce stade pour le RER vaudois aux députés membres de cette commission.

La deuxième raison de mon intervention à cette tribune concerne le fait que Mme Meyer Keller a évoqué le dossier de la RC 601, arrêtant qu'il est hors de question de revoir les dimensions de la voirie sur l'axe entre le Chalet-à-Gobet et les Croisettes. Sachez que, pas plus tard que hier, j'ai invité une délégation des municipalités de Lausanne et d'Epalinges pour discuter de la manière de reprendre ce dossier, calmement, de chercher des solutions optimales pour tout le monde dans l'intérêt des Broyards mais aussi des Palinsards et des Lausannois de la zone foraine et des entreprises et établissements qui se développent le long de cet axe. Ce dossier est en cours de travail, mais il ne faudrait pas que le Grand Conseil revienne avec des options catégoriques telles que celles formulées par Mme Meyer Keller. J'espère que les travaux de la commission, le cas échéant, permettront aussi de clarifier cet aspect-là de sa motion.

La discussion est close.

**Le président :** — La motionnaire se rallie au renvoi à une commission.

**La motion est renvoyée à l'examen d'une commission.**