

**Postulat Christelle Luisier Brodard et consorts - Désenclaver la Broye et assurer une liaison rapide vers Fribourg et Berne**

*Texte déposé*

Les infrastructures, en particulier celles des transports, représentent le fondement d'une économie florissante et d'une société qui fonctionne. Afin que la Suisse puisse continuer de profiter d'excellentes conditions-cadres pour les entreprises et la société, nos infrastructures doivent être adaptées aux exigences toujours plus élevées d'une population croissante.

En matière de transports, particulièrement pour les fonds d'agglomération et pour le rail, la concurrence entre les cantons, les régions et les villes est grande, pour ne pas dire féroce. L'exemple de la 3ème voie ou, dernièrement, du contournement de Morges montrent combien il est important d'être attentif aux débats du Palais fédéral et aux consultations du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), pour continuellement faire valoir nos propositions. De la qualité de ces dernières et de notre présence dans le suivi des dossiers dépendent les retombées pour notre région et notre capacité à investir pour des projets d'avenir.

Les longs débats concernant l'augmentation du programme Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) en témoignent. Les sommes en jeu sont considérables. On parle de 6,4 milliards pour le FAIF jusqu'en 2025. Pour le programme de développement stratégique (STEP) ce sont plus de 40 milliards d'ici 2050. Des sommes qui ne comprennent pas le Fonds pour le trafic d'agglomération et les routes nationales.

Dans ce contexte, il convient d'ores et déjà de réfléchir aux projets d'avenir qui seront développés après 2030, soit après les projets du FAIF. L'horaire cadencé a révolutionné nos trains. Il guide aujourd'hui un nombre toujours plus élevé d'utilisateurs et pousse le réseau, les gares et les passagers à leurs limites. En effet, une à deux fois par heure, les masses de voyageurs saturent les noeuds ferroviaires. Ces derniers devront être aménagés à hauteur de plusieurs milliards. Toutes les gares devront être adaptées pour des trains toujours plus longs. Les coûteux investissements faits pour les trains pendulaires ne permettent de gagner que quelques minutes. Au même moment, des trains avec une capacité de vitesse atteignant 200 km/h seront achetés, alors que le réseau actuel ne permet pas aux trains de circuler à plus de 100 km/h, en raison des courbes ou parce qu'ils risquent de gêner les trains régionaux, les trains marchandises, les RER et les Intercity. Ce sont ces éléments qui importent aux usagers des trains.

Par ailleurs, notre canton fait partie des régions dont le dynamisme se distingue par rapport au reste de la Suisse. Le lien économie-infrastructures est à ce titre stratégique. Il convient donc de maintenir, voire d'améliorer cette situation. Du fait de son rôle central, du point de vue ferroviaire, dans la Suisse romande, toute modification de son réseau provoque, par effet domino, une amélioration importante sur l'axe Genève-Saint-Gall.

Sur le plan fédéral et d'ici au 28 février dernier, le canton de Vaud a dû prendre position sur le projet d'adaptations de compléments 2012 du Plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail. Une consultation qui doit permettre aux cantons, au rythme de tous les quatre ans, de réviser leur plan sectoriel. A ce jour, les plans sectoriels cantonaux laissent plus de place aux assainissements et aux petites modifications qu'aux projets établissant une stratégie sur le long terme.

Les mentions d'un tunnel entre Oron et Vauderens ainsi qu'une correction de voie entre Vauderens et Romont, présentes dans le plan sectoriel, ne répondent que partiellement aux attentes des usagers. Le présent postulat demande au Conseil d'Etat d'envisager un tunnel entre Lausanne et Vauderens pour accueillir de nouvelles voies ainsi qu'une piqûre de raccordement au réseau ferroviaire de la Broye afin de désenclaver l'ensemble de ce district.

Un tel tunnel aurait plusieurs avantages. Outre le fait qu'il réduirait le parcours entre Lausanne et Vauderens d'environ 9 km par rapport au tracé actuel, il permettrait un gain de temps substantiel d'environ 12 minutes sur ce tracé, en raison de la possibilité de circuler à une plus grande vitesse. Douze minutes qui se répercuteront sur l'ensemble de l'axe Genève-Saint-Gall et, plus particulièrement, entre Lausanne et Fribourg. Pour le canton, ce nouveau tronçon provoquera également plusieurs améliorations importantes. Cette voie désenclavera la région Broye-Vully grâce à la piqûre de raccordement, en la rapprochant de la capitale par le biais du gain de vitesse obtenu. Il permettra également de désengorger les voies actuelles pour le trafic régional entre Fribourg et Lausanne.

Compte tenu de ce qui précède, le présent postulat demande au Conseil d'Etat :

- De présenter ce qui a été demandé dans le cadre de cette consultation fixée au 28 février 2013.
- De proposer le cas échéant à l'Office fédéral des transports (OFT) de compléter le plan sectoriel par un tunnel ferroviaire entre Lausanne et Vauderens, incluant une piqûre de raccordement au réseau ferroviaire de la Broye, et de proposer cette solution dans toute autre consultation de l'OFT.

*Demande le renvoi en commission avec au moins 20 signatures.*

*(Signé) Christelle Luisier Brodard  
et 45 cosignataires*

**Mme Christelle Luisier Brodard (PLR) :** — On dit que gouverner, c'est prévoir. Cet adage est certainement vrai dans tous les domaines, mais il est crucial dans le secteur ferroviaire, pour deux raisons au moins. Premièrement, d'un point de vue général, les infrastructures, en particulier celles des transports, représentent une des conditions-cadres fondamentales de notre économie et de notre activité à long terme. Ces infrastructures sont aussi essentielles pour une population toujours plus mobile, en forte croissance et qui a des attentes toujours plus élevées. Deuxièmement, en matière de transport, qu'il s'agisse de rail ou de fonds d'agglomération, la concurrence fait rage entre les villes et entre les cantons. Il est donc primordial, d'une part, d'anticiper et de suivre les dossiers — on pense par exemple à la troisième voie ou au contournement de Morges — et, d'autre part, de parler d'une seule voix, toutes sensibilités politiques confondues. On sait encore que les projets portés à la fois par un gouvernement et par un parlement ont plus de chance d'être soutenus à Berne. Cela, c'est pour le contexte général.

J'en viens à l'objet de ce postulat. Sur le plan fédéral, le canton de Vaud a dû prendre position sur le projet 2012 du plan sectoriel des transports, partie rails. Cette consultation doit permettre aux cantons, tous les quatre ans, de réviser leur plan sectoriel. Il s'agit de projets qui se concrétiseront après le projet Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), donc après 2025.

Le présent postulat demande d'abord au Conseil d'Etat de présenter ce qui a été demandé dans le cadre de la consultation fixée au 28 février. Par ailleurs, il demande au Conseil d'Etat d'envisager la construction d'une ligne nouvelle entre Lausanne et Vauderens. Ce parcours, formé de deux tunnels et entrecoupé d'une traversée de la Broye aux alentours d'Oron, serait d'une longueur d'une vingtaine de kilomètres contre un tracé actuel d'environ 30 kilomètres. Les avantages de ce parcours seraient nombreux, non seulement pour la Broye, puisqu'il y aurait une diminution de temps de parcours entre Payerne et Lausanne d'une dizaine de minutes, mais aussi pour tout le canton et pour cette colonne vertébrale qu'est l'axe nord-sud de la liaison Lausanne-Berne avec, là encore, un temps de parcours fortement diminué. Pour toutes ces raisons, je vous invite à soutenir ce postulat et je me réjouis des discussions que nous pourrions avoir à son sujet en commission.

**Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.**