

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

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

1. PRÉAMBULE

La Commission nommée pour étudier le postulat Luisier Brodard s'est réunie le 31 mai 2013, à Salle de conférence P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, de 09h00 à 10h50.

La commission était composée de Mmes Luisier Brodard Christelle, Rey-Marion Aliette, Schwaar Valérie, MM. Chapalay Albert (en remplacement de Mme Labouchère Catherine), Devaud Grégory, Haury Jacques-André, Montangero Stéphane, Mossi Michele, Schobinger Bastien, Trolliet Daniel et Chollet Jean-Marc, rapporteur confirmé dans sa fonction.

Participaient également à la séance Mme Gorrite Nuria (Cheffe du DIRH), M. Krayenbuhl Vincent (chef du service de la mobilité, DIRH)

Les notes de séance ont été prises par Mme Métraux Sophie que nous remercions.

2. POSITION DE LA POSTULANTE

Les infrastructures, notamment celles des transports, participent à l'attractivité et à l'économie du canton. Sachant que gouverner c'est prévoir, il importe alors qu'en termes de transports, le canton anticipe ses besoins. En effet, la concurrence dans le domaine entre les diverses régions de Suisse est forte. Le canton doit alors prévoir ses besoins, clairement les avancer et les défendre d'une même et unique voix entre le Gouvernement et le Parlement.

Au niveau fédéral, tous les 4 ans, une consultation permet aux cantons de réviser leur plan sectoriel des transports. Il s'agit souvent des assainissements ou de petites modifications qui se concrétiseront après le projet Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) 2025. Le Canton de Vaud a rendu sa position fin février 2013. Le postulat souhaite alors que soi présenté ce qui a été demandé dans le cadre de la consultation. Par ailleurs, il demande au Conseil d'Etat d'envisager une nouvelle ligne ferroviaire entre Lausanne et Vauderens avec deux tunnels sur le parcours et une piqûre de raccordement au réseau de transports de la Broye¹. En effet, l'axe Lausanne–Berne est primordial, il s'agit de l'améliorer, notamment en oeuvrant pour réduire le temps de parcours. Beaucoup d'aménagements ont déjà été faits sur d'autres axes, dans d'autres parties du pays. Les infrastructures y sont plus performantes, notamment en matière de vitesse.

¹ Une carte présentant le tracé de cette ligne est distribuée. Elle est annexée au présent rapport.

L'amélioration de l'axe Lausanne–Berne serait bénéfique pour tout le canton et nécessaire pour la Broye qui connaît une forte progression démographique et une attractivité croissante. Si le tracé proposé par le postulat est totalement indicatif, il est néanmoins important d'avoir un projet spécifique autour duquel le canton puisse se fédérer afin de le défendre pour qu'il soit étudié à Berne. Sachant que son horizon est au-delà de 2025, il n'impacterait pas les projets prévus par la FAIF. S'il n'est pas possible de le chiffrer exactement, une première projection le devise à environ CHF 2 milliards.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Mme la Conseillère d'Etat concède que des améliorations en termes de transports publics sont nécessaires dans la Broye. Dans les prochaines étapes des projets liés au rail, il est question d'intensifier les liaisons sur ce district car le parcours prend actuellement trop de temps. Il est en effet bon d'anticiper, et c'est ce que fait le postulat puisqu'il expose une proposition dans un horizon dépassant celui du FAIF 2025, à l'égard duquel il est par ailleurs rappelé que ce sont CHF 6,4 milliards dont il est question. En ayant une vision à long terme, le Conseil d'Etat aura donc le loisir de bien documenter, chiffrer, voire de préfinancer des projets, de les mettre en concurrence au niveau vaudois avant de les défendre à Berne.

A l'égard de la consultation de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et par l'Office fédéral des transports (OFT) concernant la plan sectoriel des transports, M. Krayenbuhl explique que l'ARE et l'OFT ont uniquement opéré une mise à jour des fiches dites de coordination car il s'agissait d'une seconde consultation. Concernant le parcours Lausanne–Berne, ce que l'ARE et l'OFT ont proposé est conforme au message du Conseil Fédéral, à savoir, dans une première étape, le renforcement de la voie sans modification du tracé, puis dans une seconde étape, d'intervenir entre Oron-le-Châtel et Vauderens ; le but étant de réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne.

Dans un deuxième message, qui sera soumis en 2018 aux Chambres fédérales pour une mise en oeuvre à l'horizon 2030 et au-delà, le Conseil des Etats, concernant le tronçon Lausanne–Berne, a incorporé des demandes de crédits pour faire des études de planification ultérieures entre Lausanne et Berne, ce sans spécifier le tronçon précis.

A l'égard du tracé, M. Krayenbuhl mentionne qu'en 1982, dans le cadre du projet des nouvelles transversales ferroviaires, avec notamment l'idée d'une ligne rapide entre Genève et Romanshorn, une étude préliminaire avait été faite en vue de trouver des solutions pour optimiser le tronçon Lausanne–Berne. Toute une série de variantes, notamment entre Lausanne et Vauderens, avaient été analysées. Le tracé proposé par le postulat était la variante initiale de l'étude mais celle-ci finissait par mentionner qu'il ne s'agissait pas du meilleur tracé. Sur la base d'une analyse économique, l'étude concluait à la priorité de faire une nouvelle ligne entre Vauderens et Villars-sur-Glâne. Cependant, il importe de noter que la Confédération a donc des bases d'études existantes et que lorsqu'elle réétudiera le Lausanne–Berne, elle pourra réactualiser les précédentes analyses.

A plus court terme, M. Krayenbuhl rappelle que l'EMPD pour le développement du RER vaudois est en cours de finalisation et qu'il comporte un effort principal pour la ligne de la Broye. Il est également expliqué que pour l'exploitation de la Broye, les CFF rénoveront sous peu toute l'installation de sécurité, ce qui permettra d'augmenter les cadences.

4. DISCUSSION FINALE ET BIENFONDÉ DU POSTULAT

Si l'ensemble des commissaires reconnaît l'importance et l'aspect prioritaire des améliorations à apporter à l'axe Lausanne–Berne, notamment en termes de temps de parcours, plusieurs points, tels que la précision du tracé proposé par le postulat, font débat.

Pour un Député, la proposition de tracé émise dans le postulat est intéressante mais mérite d'être encore mûrie. Il s'agira notamment de tenir compte de l'important noeud ferroviaire de Palézieux. Plus largement, plusieurs commissaires soulignent que si des efforts en matière de transports publics doivent effectivement être faits dans la Broye, il importe toutefois de ne pas oublier le reste du canton. Une vision large du développement du rail sur l'ensemble du territoire vaudois serait préférable.

L'horizon lointain du projet interpelle un Député qui considère que si la solution mérite d'être étudiée, il convient de garder en tête que parallèlement de l'argent sera investi sur l'actuelle ligne. Dès lors, il importe de ne pas perdre des moyens utilisables pour le tracé actuel au profit d'une solution qui finalement ne verra peut-être pas le jour. Un Député se demande si le moment est opportun pour faire savoir à la Confédération que le canton souhaite encore de gros investissements, sachant qu'à court terme il en est déjà passablement prévu.

Relatif au financement, la postulante répond que c'est le bon moment car tel que rappelé précédemment, des crédits seront votés en 2018 notamment pour cette liaison Lausanne–Berne. Mme Gorrite souligne que le FAIF permet de combler les retards et les manques de financements fédéraux pour la région. Toutefois, il importe de déjà se positionner et revendiquer des projets pour l'avenir. En sus, elle signale que si le postulat porte une demande spécifique pour une région spécifique, il est bien clair que le plan sectoriel sera adjoint d'autres demandes pour diverses régions dans le canton.

Malgré tout, une large majorité de commissaires estime qu'il serait judicieux de modifier le postulat en y introduisant clairement l'objectif prioritaire de la diminution du temps de parcours entre Lausanne et Berne. Il s'agit alors de se mettre d'accord sur une formulation qui satisfasse tout le monde; ceci facilitera d'une part la réponse au Postulat et la discussion en plénum, et d'autre part les discussions avec l'OFT, les CFF et les autres cantons pour leur signifier dans quelle direction souhaite aller le Canton de Vaud. Malgré le fait que la Loi sur le Grand Conseil ne le prévoit pas, mais face au total consensus de la commission, il est proposé de modifier la seconde demande du postulat comme suit :

Dans le but de diminuer le temps de parcours entre Lausanne et Berne, de proposer ~~le cas échéant~~ à l'Office fédéral des transports (OFT), de compléter le plan sectoriel **sur le tronçon Lausanne–Vauderens**, 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.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat.

Le périmètre du postulat n'étant pas diminué mais précisé, il s'agit alors d'une prise en considération « totale ».

Nombre de voix pour : 11

Nombre de voix contre : 0

Abstention(s) : 0

La commission recommande à l'unanimité au Grand Conseil de prendre en considération le postulat Christelle Luisier et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Vucherens, le 15 septembre le 2013

Le rapporteur :
(Signé) Jean-Marc Chollet

Annexe :

- Carte présentant le tracé souhaité par le postulat

Liaison Lausanne-Fribourg

Lausanne, le 9 Janvier 2013
• Sources : Office fédéral de statistique et les SOGAS

