

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

Postulat Marc Oran et consorts pour une meilleure desserte grandes lignes de la Gare de Palézieux, de la Haute-Broye et des Hauts de Lavaux

1. PRÉAMBULE

La Commission s'est réunie en date du lundi 26 août 2013 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, pour traiter de cet objet. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze et Véronique Hurni, ainsi que de MM. Philippe Cornamusaz (président – rapporteur), Jean-Michel Favez, Michele Mossi, Marc Oran, Bastien Schobinger, Eric Sonnay et Andreas Wüthrich.

Mme la Conseillère d'Etat Noria Gorrite (cheffe du DIRH) était présente, ainsi que M. Vincent Krayenbühl (chef du Service de la mobilité) qui représentait l'administration.

M. Yvan Cornu, secrétaire de la commission, a tenu les notes de séance, ce dont nous le remercions.

2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant présente brièvement les quatre améliorations principales demandées dans son postulat, dans l'ordre inverse de celui du texte déposé le 11 juin 2013 :

- rétablir une grande ligne sans rupture de charge de Genève-Aéroport en direction de Fribourg/Berne. Cette demande est fortement exprimée par la population de la région, qui représente plus d'un million de passagers par année et qui ne comprend simplement pas la suppression de l'arrêt de Palézieux ;
- corriger les problèmes d'horaires. Le postulant souligne deux incohérences dans le minutage des correspondances :
 - 1) deux RegioExpress (RE) circulent à huit minutes d'intervalle entre Romont et Palézieux ;
 - 2) le régional (S2) en direction de Puidoux/Lausanne part de Palézieux deux minutes avant l'arrivée du RE en provenance de Berne ;
- permettre de joindre, avec des correspondances correctes, les trains régionaux (de Puidoux-Chexbres, Grandvaux et les hauts de Lutry) aux grandes lignes en direction de Fribourg/Berne sans devoir changer à Lausanne ;
- mettre en service des rames aussi modernes et confortables que celles qui roulent sur l'arc lémanique. Cependant, sur ce dernier point, le postulant consentirait à faire des concessions s'il obtient gain de cause sur les trois autres demandes.

Le postulant rappelle qu'il relaie les demandes de corrections d'horaires exprimées par la population locale et confirme que les Municipalités concernées soutiennent activement ces demandes dans le

cadre par exemple de la desserte du futur établissement de détention pour jeunes de Palézieux, du projet de construction d'un centre de conférences et de l'agrandissement de zones à bâtir pour villas. Le développement de la commune est sérieusement entravé car le train grande ligne ne s'arrête plus que deux fois à Palézieux, un fois très tôt le matin, puis une seconde bien tard le soir. Le député estime la situation contradictoire car les autorités favorisent la mobilité douce alors qu'ici on réduit l'offre contraignant ainsi de nombreux voyageurs à utiliser la voiture.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Mme la Conseillère d'Etat et le chef de service attestent que cette problématique est connue du Conseil d'Etat mais qu'ils l'envisagent dans une dimension intercantonale car les trains roulent en réseau au niveau suisse et ne s'arrêtent pas aux frontières cantonales. La cheffe du DIRH précise que le présent postulat touche plus directement aux relations avec le réseau fribourgeois.

La Conseillère d'Etat rappelle que la planification de l'offre des grandes lignes est de la stricte compétence de l'Office fédéral des transports (OFT) en collaboration avec les CFF. Dès lors que les cantons ne participent pas financièrement, ils sont uniquement consultés quant aux priorités qu'ils souhaitent voir données à certaines grandes lignes. Contrairement à l'offre régionale, constituée du Réseau express régional Vaud (RER) et des trains régionaux privés, où le Canton a un pouvoir décisionnel car il contribue financièrement à hauteur de 50%.

La cheffe du DIRH résume que la situation de Palézieux relève à la fois de décisions fédérales et de chevauchements avec les intérêts fribourgeois.

A propos du matériel roulant, la Conseillère d'Etat estime que les rames Domino qui circulent sur cette ligne offrent un degré de confort tout à fait satisfaisant. Ces voitures, récemment rénovées, sont par exemple toutes climatisées, seul le standard de la 1ère classe ne répond peut-être pas à l'attente de certains passagers. La cheffe du DIRH stipule clairement que les CFF n'envisagent pas de faire circuler les nouveaux trains Duplex Regio à deux étages sur ce tronçon. Elle précise que les 13 nouvelles rames Duplex Regio ont prioritairement été engagées sur l'axe lémanique afin d'offrir 33% de places assises supplémentaires en réponse à la demande complètement saturée en termes de voyageurs sur la ligne Genève/Lausanne.

Le chef de service de la mobilité explique que le choix du matériel roulant sur le tronçon de Palézieux en direction de Fribourg/Berne est en relation directe avec le développement du RER fribourgeois car il y a maintenant deux trains, un de Bulle et l'autre de Palézieux, qui se mettent ensemble à Romont pour continuer en direction de Fribourg/Berne. Il précise qu'il faut donc du matériel roulant de même type pour s'accoupler, les trains Domino correspondent aussi au choix souhaité par le canton de Fribourg. Sans cette contrainte, il aurait peut-être été possible de prolonger la ligne RE Genève/Romont jusqu'à Berne avec le nouveau matériel roulant Duplex Regio.

La cheffe du DIRH admet cependant qu'il ne suffit pas toujours d'une affirmation politique car certaines limites sont parfois fixées par des contraintes techniques. La Conseillère d'Etat souligne la complexité de l'horaire et la densité extrêmement élevée du trafic qui exigent déjà une gestion particulièrement fine du réseau suisse au quotidien. La cheffe du DIRH informe le postulant qu'il ne sera pas possible d'avoir des améliorations concrètes pour l'horaire 2014 et qu'il faudra laisser en suspens l'horaire 2015 qui sera largement modifié en fonction des travaux de transformation de la gare de Lausanne.

Dans le cadre de la consultation avec les CFF, le Conseil d'Etat a demandé de remédier au problème des deux RegioExpress qui se suivent à 8 minutes d'intervalle entre Palézieux et Romont. Les CFF ont étudié la situation et relevé un problème de cisaillement à l'entrée de Romont avec le train qui vient de Bulle, ils ont aussi expliqué que l'alternative consistant à retarder de trois minutes le départ du train Romont/Berne n'était pas possible, ce dernier étant immédiatement suivi par un autre train InterRegio qui fait Genève/Lucerne. Dans le sens inverse, les CFF ont également évoqué l'indisponibilité de voies

à Berne. Ce problème n'étant donc pas réglé, le Service de la mobilité va maintenir la pression, même si aucune solution n'est envisageable à court terme. Le chef de service souligne que la stabilité de l'horaire reste un point important pour les CFF qui tiennent à éviter des modifications qui engendreraient des retards.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le chef de service distribue quatre documents qui vont du général au particulier : l'horaire suisse 2013 (sous forme d'un graphique réticulaire), l'offre grandes lignes 2013, le plan du RER Vaud, le zoom sur les deux lignes Lausanne/Berne et Lausanne/Palézieux/Payerne.

Sur la base de ces documents, Mme la Conseillère d'Etat spécifie qu'il y a divergence d'intérêts entre Vaudois et Fribourgeois quant aux priorités à donner entre les deux lignes Berne/Fribourg/Romont/Bulle et Berne/Fribourg/Romont/Palézieux. Elle précise que les choix de l'OFT se sont basés sur le développement légitime du RER fribourgeois et que la desserte directe de Bulle a été priorisée, Palézieux se retrouvant en quelque sorte déclassé.

La cheffe du DIRH ajoute que l'amélioration de la desserte de Palézieux, telle que demandée par le postulant, nécessiterait alors la réduction de l'offre régionale vaudoise impliquant la suppression des arrêts de Bossière et Moreillon ; elle doute que cela soit la bonne solution.

Le chef de service rappelle qu'il y a deux ans, la desserte ferroviaire de Bulle n'existait pas mais qu'un service de bus, passant par l'autoroute, assurait le trajet Bulle/Fribourg. Cette situation n'était évidemment pas positive pour le développement de la ligne ferroviaire Bulle/Romont, alors même que les bus faisaient face à des problèmes croissants de circulation, surtout aux heures de pointe. Il met en exergue que Bulle connaît une forte croissance économique et démographique et que, dans ces circonstances, l'offre du RER fribourgeois va continuer à se développer. Dès lors, les RER vaudois et bernois devront s'accommoder de ce partenariat même s'il crée certains problèmes.

Le chef de service signale que si dans la vie quotidienne une minute semble insignifiante, en technique d'horaires de chemin de fer, une minute est absolument énorme et la corriger peut engendrer des investissements considérables. Se référant au schéma réticulaire de l'horaire suisse, le chef de service mentionne que les CFF travaillent déjà sur les horaires 2025 et 2030 qui délimitent le développement de l'offre et permettent de définir les priorités d'investissements. Les CFF sont donc parfaitement conscients des forces et faiblesses de l'horaire, ils n'ont pas refermé le dossier lié à la desserte de Palézieux.

Le chef de service pense que de petites adaptations sont possibles à court terme, des négociations sont en cours pour l'arrêt d'un train Lausanne/Fribourg/Berne tôt le matin, à la gare de Palézieux. Il suppose qu'il y aura des améliorations progressives, aussi en fonction de l'évolution du trafic et de l'éventuelle saturation de l'offre qui nécessitera la modernisation du matériel roulant. Dans ce sens, les temps de parcours sont décisifs, l'objectif 2025/2030 au niveau de la Suisse occidentale est de gagner 6 minutes entre Berne et Lausanne pour relier ces deux villes en moins de 60 minutes afin que les trains partent de Lausanne chaque heure (au zéro-zéro) et chaque demi-heure (aux trente), puis les régionaux aux 15 et aux 45.

Concernant le tableau du RER Vaud, le chef du Service de la mobilité souligne que la desserte est bien développée en direction de Palézieux et qu'elle est assurée par des rames Flirt modernes et très confortables (mises en service en 2010/2011).

Sur le schéma agrandi de Palézieux, on peut constater que les correspondances ne sont pas satisfaisantes pour les trains régionaux Lausanne/Palézieux en direction de Berne via Romont. Pour le chef de service, remédier à ce problème en supprimant les haltes de Bossière et de Moreillon ne serait pas non plus satisfaisant. Il ne manque en effet que deux minutes, mais en chemin de fer, deux minutes ne se gagnent pas facilement.

5. RETRAIT DU POSTULAT

Avec tous ces renseignements donnés, une majorité de la commission exprime son malaise avec ce postulat qui aborde des aspects très techniques et découlant peu de la politique cantonale. Ils craignent que l'acceptation de ce postulat revienne à freiner et compliquer les négociations en cours avec l'OFT, les CFF, le canton de Fribourg et la commune d'Oron.

C'est pourquoi le président propose au postulant de retirer son postulat et suggère que la commission dépose une résolution. Le postulant accepte cette solution et retire son postulat.

6. RESOLUTION DE LA COMMISSION

C'est à l'unanimité de ses 9 membres, que la commission propose au Grand Conseil la résolution suivante :

« Le Grand Conseil encourage et soutient le Conseil d'Etat et la Commune d'Oron dans toutes les démarches qu'ils entreprennent afin d'améliorer la desserte de la gare de Palézieux. »

La commission proposera au Grand Conseil cette résolution séparément au présent rapport, mais souhaite qu'elle soit mise à l'ordre du jour immédiatement après le rapport sur ce postulat retiré.

Trey, le 11 novembre 2013

Le rapporteur :
(Signé) Philippe Cornamusaz