canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Madame
Sylvie Podio
Présidente du Grand Conseil
Place du Château 6
1014 Lausanne

Réf. : MFP/15023652

Lausanne, le 25 avril 2018

Résolution Philippe Cornamusaz et consorts au nom de la commission ayant examiné le 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 (13_RES_010)

Madame la Présidente,

Par la présente, le Conseil d'Etat donne suite à la résolution Philippe Cornamusaz mentionnée en titre, que le Grand Conseil a renvoyée au Conseil d'Etat dans sa séance du 17 décembre 2013. Le texte de la résolution est le suivant :

"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."

Historique de l'évolution des horaires des lignes concernées

Afin d'augmenter l'attractivité du rail en Suisse romande, et en particulier sur l'Arc lémanique (Lausanne, Genève et Genève-Aéroport), les CFF ont développé le "Concept Romandie 2013". Cette démarche a eu comme objectif principal de répondre à une forte croissance de la demande de transport. Il visait même à offrir à terme un doublement du nombre de places assises, notamment entre Lausanne et Genève. Pour atteindre cet objectif et utiliser au maximum la capacité du réseau ferroviaire, il s'agissait de cadencer systématiquement toutes les 30 minutes les trains *InterCity/InterRegio* Berne – Fribourg – Lausanne – Genève-Aéroport.

Ce concept prévoyait donc d'accélérer la seconde relation Berne – Fribourg – Lausanne (venant de Lucerne) en supprimant les arrêts à Romont et Palézieux afin de disposer de deux relations par heure avec un temps de parcours identique et parfaitement cadencées à la demi-heure entre Berne et Genève-Aéroport. Pour rappel, le Canton de Fribourg était aussi intervenu dans ce sens pour obtenir la réduction des temps de parcours des *InterCity* entre Fribourg et Lausanne, ce que permettait le Concept Romandie en systématisant la cadence à 30 minutes.

Le Conseil d'Etat avait salué cette proposition des CFF, qui permettait aussi de systématiser toutes les liaisons ferroviaires entre Genève et Lausanne avec une desserte semi-horaire stricte :

- *InterCity* Genève-Aéroport – Genève – Lausanne continuant vers Berne ;
- *InterRegio* Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne à destination de Brigue avec desserte de la Riviera et du Chablais ;
- *RegioExpress* Genève – Coppet – Nyon – Gland – Rolle – Allaman – Morges – Renens – Lausanne puis circulant en alternance vers Vevey ou Romont.

En revanche, le Conseil d'Etat s'était prononcé en faveur du prolongement de la liaison horaire *RegioExpress* Genève – Lausanne – Romont en direction de Fribourg et Berne. Cette proposition, conforme à la stratégie Rail 2000, et inscrite dans le programme ZEB (futur développement de l'infrastructure ferroviaire), dont les projets d'infrastructure seraient à réaliser entre 2016 et 2025, n'a pas été retenue par les CFF pour une mise en œuvre en décembre 2012.

En effet, le concept Romandie 2013 prévoyait la desserte des gares de Romont et de Palézieux en direction du bassin lémanique par les trains *RegioExpress* (Romont – Lausanne – Genève) produits avec des rames modernes à deux étages. En direction de Berne, la desserte était assurée par le couplage à Romont des deux tranches Palézieux – Romont – Fribourg – Berne et Bulle – Romont – Fribourg – Berne (concept de coupe/accroche).

L'horaire Romandie 2013 développé par les CFF a donc finalement été mis en œuvre en décembre 2012, sans tenir compte de la proposition du Conseil d'Etat vaudois de prolonger les trains *RegioExpress* de Romont vers Berne.

Dès lors, malgré ces efforts et démarches entreprises par le Conseil d'Etat ou la DGMR, les liaisons directes avec l'aéroport de Genève ont été perdues en décembre 2012. Les liaisons vers Berne ont ensuite été assurées par les trains *RegioExpress* Palézieux – Romont – Fribourg – Berne et ont vu leur temps de parcours augmenter. Le Conseil d'Etat a néanmoins toujours demandé que la desserte de la gare de Palézieux soit assurée par des trains *RegioExpress* circulant entre Genève et Berne avec arrêt dans les gares régionales importantes.

En tout temps, le Conseil d'Etat a entrepris des démarches visant à défendre et maintenir, dans la limite des compétences cantonales, une bonne desserte de la gare de Palézieux. Ces actions se poursuivent dans la planification des étapes d'aménagements futurs (PRODES 2025 et 2030/35).

De manière temporaire, depuis décembre 2017 et jusqu'à l'horizon 2025, les CFF ont décidé de réintroduire les arrêts à Palézieux des trains *InterRegio* Lucerne – Genève-Aéroport. Si cette décision améliore ponctuellement, depuis Palézieux, les liaisons vers Berne/Fribourg, Genève/Genève-Aéroport ainsi que Morges et Nyon, elle déclenche, par cascade, des dégradations importantes sur les autres lignes.

Il faut toutefois garder à l'esprit qu'à l'horizon 2025, l'objectif de l'OFT, partagé par le Conseil d'Etat, est toujours de raccourcir le temps de parcours entre Lausanne et Berne à 61 minutes. L'engagement de nouvelles rames à compensation de roulis doit y contribuer. Chaque demi-heure, un train circulera, dans chaque sens, entre Lausanne et Berne, avec arrêt uniquement à Fribourg. Cela signifie pour Palézieux que la desserte devra être reprise par un train *RegioExpress* (troisième produit) circulant entre Lausanne et Berne et desservant les gares de Palézieux, Romont et Fribourg.

Au final, en date du 16 janvier 2018, le Conseil d'Etat a obtenu la confirmation de l'OFT que l'image de référence de l'étape d'aménagement 2025 sera modifiée dans le sens de la demande du canton de Vaud.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE	LE CHANCELIER
Nuria Gorrite	Vincent Grandjean

Copie

- DGMR