

Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Michellod Savio

2021-CE-63

Péjoration du nœud ferroviaire de Palézieux – Toute une région déconnectée

I. Question

Les CFF entreprennent régulièrement des travaux sur leurs lignes. Nous ne pouvons que saluer cet état de fait. L'entretien et l'amélioration du réseau sont nécessaires à son bon fonctionnement. Il est toutefois important que, lorsque ces travaux ont une durée prolongée, des solutions de remplacement efficaces soient mises en place. Ainsi, l'usager des transports publics ne voit pas son temps de parcours prolongé de manière trop importante et ne risque pas d'être tenté par un recours à la voiture. En cette période où les transports publics doivent reconquérir une clientèle perdue en raison de la Covid-19, une attention soutenue doit, à mon sens, être portée à cet élément. C'est particulièrement vrai à l'aube des travaux de la gare de Lausanne dont les perturbations pourraient dangereusement péjorer les liaisons entre l'Est vaudois ou le Bas-Valais en direction de Berne.

Nous savons également qu'à terme, l'IR15 ne s'arrêtera plus à Palézieux. La desserte « Grandes lignes » de cette gare est néanmoins primordiale pour l'Est vaudois, Lavaux-Oron, la Broye et la Veveyse fribourgeoise. Le manque d'intérêt que semblent porter les CFF et l'OFT à ce nœud de correspondance se voit confirmé par la péjoration systématique de Palézieux lors de travaux, entrainant des ruptures de correspondance à Berne et/ou à Lausanne.

De plus, cet affaiblissement du nœud ferroviaire de Palézieux porte préjudice à la volonté du district de la Veveyse, soutenue par le Conseil d'Etat, de participer au renforcement des liaisons entre Vevey et Palézieux, que ce soit par Puidoux ou par la mise en place d'une ligne de bus entre ces deux nœuds ferroviaires.

Je pose donc les questions suivantes :

- 1. Quel suivi le Conseil d'Etat a-t-il sur la baisse de desserte « Grandes lignes » à Palézieux, également lors de travaux ? Bien que cette gare soit située en terres vaudoises, elle est fréquentée par un nombre important de pendulaires fribourgeois.
- 2. Qu'entreprend-il afin de renforcer ce nœud ferroviaire ? Peut-il s'investir afin qu'à l'avenir, les voyageurs passant par Palézieux disposent toujours, tant à Lausanne qu'à Berne, de correspondances attractives au-delà de Lausanne, respectivement de Berne ?
- 3. Vu l'importance du lien économique entre la Riviera et le sud de la Veveyse fribourgeoise, comment le Conseil d'Etat entend-il développer les transports entre ces deux régions ?

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées par le Député Savio Michellod.

1. Quel suivi le Conseil d'Etat a-t-il sur la baisse de desserte « Grandes lignes » à Palézieux, également lors de travaux ? Bien que cette gare soit située en terres vaudoises, elle est fréquentée par un nombre important de pendulaires fribourgeois.

Tout d'abord, le Conseil d'Etat tient à souligner que la desserte de Palézieux et de Romont par un train du trafic grandes lignes de CFF est inscrite dans la Concession pour le trafic grandes lignes attribuée par l'Office fédéral des transports (OFT) et valable jusqu'en 2029. La suppression de cette desserte n'est donc pas sujet à discussion. Si cette éventualité devait être évoquée dans le cadre de l'octroi de la prochaine concession, le Conseil d'Etat fribourgeois ne manquera pas d'intervenir énergiquement afin de l'écarter.

Ces dernières années, de nombreux travaux ont eu lieu sur la ligne ferroviaire Genève - Lausanne - Fribourg/Freiburg - Berne. Ils ont eu des impacts négatifs sur la desserte des gares se situant sur cet axe malgré les offres de remplacement mises en place. Ces travaux sont nécessaires d'une part pour l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, et donc la sécurité des passagers, et d'autre part pour réaliser des aménagements à l'infrastructure permettant certains développements de l'offre. La gare de Palézieux a également été impactée. Des travaux conséquents devraient avoir lieu en 2023 à cette gare, celle de Puidoux et sur la ligne entre ces deux gares.

Le gestionnaire d'infrastructure, en l'occurrence CFF Infrastructure, et les entreprises de transport concernées, à savoir CFF Voyageurs et TPF, planifient et organisent les travaux ferroviaires et élaborent des concepts de remplacement de l'offre ainsi que les modifications d'horaires dues à ces travaux. Les cantons de Vaud et de Fribourg sont consultés, mais leurs réclamations et leurs remarques ne sont pas toujours prises en considération, ce qui nécessite parfois de fortes réactions politiques afin d'obtenir des modifications du format et du calendrier des travaux ou du concept de remplacement.

La Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) est par ailleurs intervenue en mars 2021 auprès de la direction de CFF afin que l'élaboration de tels concepts soit améliorée et tienne mieux compte des intérêts des usagères et usagers des transports publics. L'entreprise CFF a confirmé qu'elle fera en sorte qu'à l'avenir ils soient basés sur l'offre à maintenir permettant ainsi de définir des fenêtres de disponibilité pour les travaux, et non l'inverse. Des discussions sont en cours avec la Confédération suite à une dénonciation de l'OFT par la DIME pour non-respect de leurs directives concernant les horaires de travaux.

A noter que, durant les dix prochaines années, de nombreux chantiers sont prévus entre Lausanne et Berne tant dans les gares que sur la ligne. Ces travaux sont destinés au maintien de la substance et à mettre l'infrastructure aux normes, notamment de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). L'entreprise CFF étudie la meilleure stratégie à mettre en place pour ces travaux afin de garantir à sa clientèle une offre la moins péjorée possible. Toutefois, en l'état, le projet d'horaire 2025 des

¹ L'art 11 b de l'<u>ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)</u> précise quelques règles et obligations du gestionnaire de l'infrastructure en cas de travaux.

CFF, en cours d'élaboration et de discussion, rend la situation très incertaine. Le Conseil d'Etat suivra de près le développement de cette stratégie.

2. Qu'entreprend-il afin de renforcer ce nœud ferroviaire? Peut-il s'investir afin qu'à l'avenir, les voyageurs passant par Palézieux disposent toujours, tant à Lausanne qu'à Berne, de correspondances attractives au-delà de Lausanne, respectivement de Berne?

Palézieux est un nœud ferroviaire important tant pour le canton de Fribourg que pour celui de Vaud. En effet, les trains en provenance et à destination de la Gruyère et desservant le district de la Veveyse, et ceux en provenance et à destination du district de la Broye et de la Broye vaudoise y ont de très bonnes correspondances sur les liaisons vers l'Arc Lémanique ainsi que sur l'InterRegio (IR) 15 en direction de Fribourg/Freiburg et Berne. La gare de Palézieux est ainsi desservie par les trains de :

- > l'IR 15 Genève-Aéroport Lucerne (trafic grandes lignes) qui circulent chaque heure et permettent de bonnes correspondances à Lausanne vers le Valais et à Berne vers Zürich et la Suisse orientale
- > la S 9 Kerzers Payerne Palézieux Lausanne (RER Vaud) qui circulent chaque heure et sont accélérés entre Palézieux et Lausanne (RER Vaud)
- > la S 8 Payerne Palézieux qui circulent chaque heure (RER Vaud)
- > la S 6 Palézieux Lausanne qui circulent chaque heure (RER Vaud)
- > la S 4 Romont Palézieux Lausanne Allaman ; qui circulent trois fois le matin et trois fois le soir dans les deux sens (RER Vaud)
- > la S50 Bulle Palézieux qui circulent à la cadence 30 minutes (RER Fribourg|Freiburg)

Le canton de Fribourg, en coordination avec le canton de Vaud, s'implique de manière active et coordonnée dans la défense des intérêts des voyageuses et voyageurs passant par Palézieux, afin que l'offre y soit non seulement maintenue mais également améliorée, notamment grâce à la mise en circulation d'un RE Genève - Berne qui remplacera l'arrêt des IR 15 à Palézieux et Romont.

Les deux cantons ont également mandaté une étude auprès des CFF en vue de la mise en circulation d'une liaison Vevey - Palézieux - Romont - Fribourg/Freiburg - Berne par la ligne dite des vignes et avec une coupe-accroche à Romont sur le RE Bulle - Berne. Une telle étude répond au Postulat 2020-GC-19 du Député Roland Mesot « Cadence à la demi-heure sur la ligne Palézieux – Fribourg & Fribourg – Palézieux ».

A noter que l'état de l'infrastructure ferroviaire entre Berne et Lausanne limite les améliorations de l'offre et les possibilités de liaisons supplémentaires. Vaud et Fribourg se sont donc battus et ont obtenus que l'étude de nouveaux tracés entre Berne et Lausanne soit incluse dans l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES EA 2035) en vue de leurs inscriptions dans l'étape d'aménagement suivante. Une analyse de tels tracés, plus directs et en parallèle avec ceux existants, a été réalisée par les cantons. Elle a été transmise à l'OFT qui a chargé les CFF de réaliser l'étude de ce projet ; le rapport est en cours de finalisation. La réalisation de ces nouveaux tracés ouvriront de nouvelles perspectives pour développer l'offre entre autres pour Palézieux. L'annonce le 1^{er} juillet 2022 par les CFF de

² Plus d'informations et de détails sont disponibles dans la réponse du Conseil d'Etat du 20 avril 2021 à la question 2020-CE-110 Chevalley Michel *Diminution du temps de parcours sur la ligne CFF Lausanne-Berne. Incidences pour le canton de Fribourg.*

l'abandon de la technologie de compensation de roulis (WAKO) sur les nouveaux duplex du trafic grandes lignes (TGL) qui permet un franchissement rapide des courbes signifie que seule la réalisation de nouveaux tracés permettra de diminuer le temps de parcours entre Berne et Lausanne (objectif inscrit dans l'étape d'aménagement 2025 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire PRODES et pour lequel les cantons concernés ont reçu une assurance de la Confédération à la fin octobre 2022).

3. Vu l'importance du lien économique entre la Riviera et le sud de la Veveyse fribourgeoise, comment le Conseil d'Etat entend-il développer les transports entre ces deux régions ?

Comme mentionné dans la réponse à la question deux, à court terme le Conseil d'Etat veut développer l'offre des transports publics par une extension de certaines liaisons ferroviaires, notamment vers Puidoux et Vevey. La desserte bus entre le sud de la Veveyse (Attalens, Granges, Bossonnens, etc.) et l'agglomération Veveysane sera également améliorée de façon significative en décembre 2022 (horaire 2023). En effet, entre Châtel-St-Denis et Vevey la cadence des bus passera à 30 minutes du lundi au samedi jusqu'à 20 h 00. Une nouvelle ligne reliera chaque heure Vevey et Palézieux. Elle desservira Granges et Attalens et sera en correspondance à Palézieux avec les trains IR15 Genève – Lausanne – Berne. La création de cette nouvelle ligne, combinée avec la ligne Bossonnens – Vevey, permettra à la population d'Attalens d'être reliée à Vevey toutes les demiheures.

A moyen terme, l'aménagement de nouveaux tracés ferroviaires plus directs entre Lausanne et Fribourg, actuellement à l'étude, permettra un développement beaucoup plus conséquent des transports publics entre la Riviera et la Veveyse, notamment en libérant des capacités sur la ligne actuelle.

2 novembre 2022