

**Desserte en transports publics dans la Basse-Broye**

---

**Question**

En date du 3 février 2010, la municipalité d'Avenches écrivait au conseiller d'Etat vaudois François Marthaler pour lui faire part de l'inquiétude dans la région de la Basse-Broye concernant le trafic ferroviaire entre Payerne et Morat.

Cette inquiétude de la commune d'Avenches exprimée auprès du Département des infrastructures vaudois reflète aussi les interrogations des broyards fribourgeois de cette région. En consultant le projet du développement du RER fribourgeois, on constate que la ligne ferroviaire Payerne–Morat est totalement oubliée.

Malgré le prolongement de certaines courses Lausanne–Payerne jusqu'à Morat et inversement au prochain changement d'horaire, ceci n'apporte pas pour la région de la Basse-Broye une amélioration significative du transport public.

Suite à ce constat, je me permets de vous poser les questions suivantes :

1. Le Département des infrastructures vaudois a-t-il pris contact avec la DEE fribourgeoise à ce sujet ?
2. La DEE au travers du service des transports a-t-elle étudié sérieusement une intégration de la ligne Payerne–Morat au RER fribourgeois ?
3. Quelles ont été jusqu'à ce jour les études menées par la DEE sur les transports publics dans la Basse-Broye ?
4. Y a-t-il une concertation entre les autorités cantonales compétentes (fribourgeoises et vaudoises) sur ce sujet concernant toute la région de la Basse-Broye ?

Le 9 décembre 2010

**Réponse du Conseil d'Etat**

Conformément à la politique cantonale en matière de transports publics, le RER Fribourg|Freiburg a été conçu afin d'améliorer l'attractivité des transports publics sur les liaisons ferroviaires desservant le centre cantonal. Son introduction est prévue en deux étapes. La première correspond à la mise en place d'une nouvelle liaison ferroviaire rapide Bulle–Romont–Fribourg–Berne à la cadence semi-horaire en décembre 2011. La deuxième étape interviendra en 2014 par l'introduction de la cadence semi-horaire sur toutes les lignes ferroviaires régionales à destination de Fribourg, soit les lignes Yverdon-les-Bains–Estavayer-le-Lac–Payerne–Fribourg, Fribourg–Romont et Neuchâtel/Kerzers–Morat–Fribourg. Avec la ligne Fribourg–Payerne–Estavayer-le-Lac–Yverdon-les-Bains, la Broye profitera donc directement du RER Fribourg|Freiburg.

Avec la réalisation de ces deux étapes, les besoins en mobilité de la population fribourgeoise seront mieux couverts par les transports publics. Les lignes du futur RER couvrent environ la moitié des déplacements et correspondent à l'ossature principale du réseau de transports publics.

Cela dit, le Conseil d'Etat est en mesure de répondre comme suit aux questions du député Corminboeuf :

*1. Le Département des infrastructures vaudois a-t-il pris contact avec la DEE fribourgeoise à ce sujet?*

La planification du trafic régional dans la région de la Broye, notamment la ligne ferroviaire Payerne–Morat, est coordonnée par le groupe de travail intercantonal « Broye/Seeland » qui réunit régulièrement des représentants des cantons de Vaud, Fribourg, Neuchâtel et Berne. Les entreprises de transports BLS, CFF et TPF sont également associées aux travaux. Le groupe de travail joue le rôle de plate-forme d'échanges et de planification. C'est en particulier dans le cadre de ce groupe que sont discutées les demandes spécifiques.

En outre, les services compétents des cantons de Vaud et Fribourg entretiennent des contacts permanents.

*2. La DEE au travers du service des transports a-t-elle étudié sérieusement une intégration de la ligne Payerne–Morat au RER fribourgeois?*

Le RER Fribourg|Freiburg concerne les lignes desservant le centre cantonal. La ligne Fribourg–Payerne–Estavayer-le-Lac–Yverdon-les-Bains fait donc partie intégrante du réseau. Par contre, la ligne Payerne–Morat est intégrée dans le S-Bahn bernois. Une partie des trains circulent d'ailleurs, le matin et le soir, sans changement de Payerne à Berne. Les réflexions menées dans le cadre du groupe de travail « Broye/Seeland » visent à un développement de l'offre entre Payerne et Berne. Il s'agit, en particulier, de supprimer à terme la rupture de charge à Morat qui s'avère très pénalisante pour les voyageurs. Avec la suppression du temps d'attente à Morat, Payerne devrait être reliée systématiquement à Berne en moins d'une heure. La mise en service du nouveau tunnel de Rosshäusern à l'horizon 2015 devrait faciliter la mise en place d'une offre attractive.

*3. Quelles ont été jusqu'à ce jour les études menées par la DEE sur les transports publics dans la Basse-Broye?*

Les premières études relatives à la planification des transports dans la région de la Broye ont été entreprises dans le cadre de la mise en place de l'horaire Rail 2000 1<sup>re</sup> étape en décembre 2004. La région avait, d'ailleurs, été associée aux travaux.

En 2009 et 2010, deux études ont été menées en collaboration avec les communes concernées sur les lignes Cousset–Mannens–Montagny–Cousset et Cheiry–Granges-près-Marnand–Lucens. Les nouvelles solutions désormais en service devraient permettre à ces deux lignes de répondre aux exigences fédérales en la matière.

De manière générale, les lignes ferroviaires constituent la structure principale du réseau sur laquelle se greffent les dessertes régionales.

*4. Y a-t-il une concertation entre les autorités cantonales compétentes (fribourgeoises et vaudoises) sur ce sujet concernant toute la région de la Basse-Broye?*

Le groupe de travail intercantonal « Broye/Seeland » permet d'assurer la coordination des offres de transports entre les cantons de Vaud et Fribourg, en tenant compte des besoins de mobilité créés par les frontières cantonales. A ce titre, il y a lieu de mentionner que les besoins différenciés de chaque côté de la frontière cantonale, par exemple ceux générés par des organisations scolaires spécifiques (cycles d'orientation), conditionnent fortement la construction du réseau et l'offre de prestations de chaque côté de la frontière cantonale. En ce sens, la frontière cantonale n'est pas un frein à une planification intégrée. Par contre, la frontière crée des besoins spécifiques, en particulier, en matière scolaire dans chaque canton. Les transports publics doivent alors être organisés en conséquence.