



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Loic Bardet et consorts au nom des députés de la Broye-Vully - Amélioration de la desserte ferroviaire de la Broye : comment anticiper au mieux son interface avec les autres modes de mobilité? (23_INT_92)

Rappel de l'interpellation

Dans sa réponse à l'interpellation Sébastien Pedrolì « Qualité des transports publics : les CFF oublient-ils la Broye-Vully ? (21_INT_60), le Conseil d'Etat y rappelle sa volonté de faire circuler à terme un troisième train par heure et par sens entre Lausanne et Payerne. La députation broyarde au Grand conseil soutient cette amélioration de la desserte régionale, que le Gouvernement prévoit d'accompagner d'autres mesures positives comme une deuxième liaison directe par heure entre Payerne et Lausanne ainsi que la modernisation de la ligne de la Broye d'ici 2030. Le dynamisme économique et démographique de la région est ainsi reconnu.

La géographie broyarde fait toutefois que ce développement de l'offre doit être finement réfléchi afin d'éviter que la vallée ne soit coupée en deux par les différents passages à niveau. Aujourd'hui déjà, plusieurs points de franchissement des voies de chemin de fer font face à une forte congestion du trafic routier, à l'exemple de Châtillens ou du centre de Payerne où il n'est pas rare que les barrières restent fermées une dizaine de minutes. Or, avec la croissance prévue de la population et donc en partie du trafic routier, il est à craindre que l'augmentation de la fréquence horaire des trains de passagers et le nécessaire report modal pour le transport des marchandises n'exacerbent ces problèmes.

Afin d'anticiper ceci et d'éviter qu'une partie de la population broyarde en vienne à regretter l'amélioration souhaitable de la desserte ferroviaire de la région, la députation broyarde au Grand conseil se permet de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. De nombreux usagers se plaignent de la longueur de la fermeture des barrières à plusieurs passages à niveau de la ligne de la Broye. Est-ce que la modernisation de l'infrastructure permettra de diminuer la durée de l'arrêt du trafic routier lors du passage d'un train ?
2. Est-ce que des réflexions sont menées concernant d'éventuelles modifications des flux routiers pour les passages à niveau particulièrement congestionnés, notamment pour en détourner une partie du trafic ?
3. Est-ce que des réflexions sont menées concernant la création de passages routiers souterrains ou en hauteur pour certains passages à niveau particulièrement congestionnés ?
4. Est-ce que d'autres mesures d'accompagnement ont déjà été étudiées par le Conseil d'Etat ?

Réponse du Conseil d'Etat

1. Préambule

Comme le relève la députation broyarde, le Conseil d'Etat s'engage pour le développement des transports publics afin de relier efficacement la Broye au reste du Canton et proposer une alternative crédible au transport individuel motorisé. Il se félicite notamment de la mise en service d'une ligne de bus direct circulant aux heures de pointe entre Moudon, gare et Epalinges, Croisettes depuis le changement d'horaire de décembre 2023, qui complète l'offre ferroviaire à la demi-heure entre Payerne et Lausanne très sollicitée, notamment par les pendulaires.

Le Conseil d'Etat défend le projet d'augmentation de l'offre ferroviaire à terme par la mise en circulation d'un 3^e train par heure, plus rapide. Cette liaison supplémentaire permettrait de réduire le temps de parcours entre la Broye et Lausanne et d'augmenter l'attractivité des transports publics sur cette relation. Ce saut d'offre est toutefois dépendant de l'évolution des infrastructures dans le cadre d'un prochain programme fédéral de l'aménagement ferroviaire (PRODES) à l'horizon 2040-45. Si la mesure est retenue par la Confédération, le financement des infrastructures nécessaires à son déploiement sera assuré. Des points de croisement supplémentaires sont envisagés sur la ligne à simple voie entre Palézieux et Payerne pour rendre possible la circulation de ce train accéléré à un horizon qui reste encore à déterminer.

En attendant, d'importants travaux de modernisation des lignes de la Broye (Palézieux – Payerne – Kerzers et Yverdon – Payerne – Fribourg) sont en cours par les CFF, et se poursuivront ces prochaines années. Ces travaux comprennent la modernisation de plusieurs gares et leur adaptation pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite, ainsi que le renouvellement des enclenchements (installations de sécurité, télécommande). Ce programme, qui ne s'accompagnera pas d'une augmentation de l'offre, permettra de rendre l'exploitation ferroviaire plus robuste, d'améliorer la ponctualité des trains ainsi que le confort et l'accessibilité aux gares. Entre Palézieux et Payerne, les CFF interviendront par ailleurs sur 16 passages à niveau, tous situés sur des routes soit communales, soit cantonales en traversée de localité. Dans certains cas, ces travaux vont avoir un impact positif sur les temps de fermeture des barrières.

Ce contexte rappelé, le Conseil d'Etat confirme qu'il a connaissance de remontées de files problématiques à quelques passages à niveau, notamment à Payerne, Grange-Marnand (Valbroye) ou encore Lucens. Il comprend que la perspective, même lointaine, de deux trains supplémentaires par heure (un par sens) puisse susciter quelques inquiétudes au niveau des temps d'attente aux passages à niveau. Techniquement, il serait possible de réaliser des mesures visant à faire passer le trafic en-dessus ou en-dessous du tracé ferroviaire, par la construction de passages inférieurs ou supérieurs. Toutefois, de telles infrastructures sont particulièrement onéreuses et il reviendrait aux propriétaires de les financer, soit les communes étant donné que les passages à niveaux se situent sur des routes cantonales en traversée de localité. De plus, il faut s'attendre à de potentielles difficultés d'intégration de ces infrastructures en milieu urbain.

Le Conseil d'Etat relève toutefois que le Canton, par le biais des voyers d'arrondissement, peut accompagner les Communes dans leurs réflexions autour de mesures plus simples visant à détourner le trafic par exemple. Par ailleurs, dans le cadre de l'évolution de l'offre et des infrastructures à l'horizon de la prochaine étape d'aménagement 2040-45 (PRODES), le Canton tiendra bien évidemment compte de cette problématique dans ses études.

Enfin, concernant les temps d'attente aux passages à niveau, le Conseil d'Etat tient à rappeler qu'ils sont soumis aux dispositions de l'Ordonnance sur les chemins de fer (OCF, RS 742.141.1) relatives aux passages à niveau et aux dispositions d'exécution de l'ordonnance y relative (DE-OCF, RS 742.141.1, art. 37). Les normes DE-OCF indiquent que les temps d'avertissement et de fermeture des passages à niveau doivent être aussi courts que possible. Il y est notamment indiqué que le passage d'un train peut induire une interruption du trafic routier pendant au maximum 150 secondes ; dans le cas du croisement de deux trains, l'interruption du trafic routier ne doit pas dépasser 300 secondes, soit 5 minutes. Cette durée inclut le temps de dégagement des voitures entre le passage du feu au rouge et le début de fermeture des barrières, le temps de fermeture des barrières, la durée avec les barrières basses et la remontée des barrières jusqu'à la libération du trafic. En revanche, cette valeur normative n'inclut ni le temps nécessaire pour qu'une éventuelle remontée de file se résorbe, ni d'éventuelles perturbations d'exploitation pouvant encore allonger le temps de fermeture des barrières.

2. Réponse aux questions

1. *De nombreux usagers se plaignent de la longueur de la fermeture des barrières à plusieurs passages à niveau de la ligne de la Broye. Est-ce que la modernisation de l'infrastructure permettra de diminuer la durée de l'arrêt du trafic routier lors du passage d'un train ?*

La modernisation de l'infrastructure de la ligne de la Broye, pilotée par les CFF, comprend l'automatisation de 16 passages à niveau entre Palézieux et Payerne. Ils seront reliés au centre de gestion du trafic à Lausanne/Renens, qui assure la circulation des trains pour toute la Suisse romande. Selon les informations recueillies auprès des CFF, dans certains cas, ces travaux de modernisation vont permettre une réduction des temps de fermeture des barrières. Pour certains passages à niveau se situant proche d'une gare, les nouvelles installations de sécurité permettront une entrée en gare du train en maintenant les barrières ouvertes. Elles s'abaisseront ensuite pour le passage du train. Cette réduction du temps de fermeture des barrières concerne Châtillens pour les trains arrivant de Payerne. Concernant les passages à niveau de Granges-Marnand (Valbroye), Lucens et Payerne, les temps de fermeture des barrières seront aussi plus courts.

2. *Est-ce que des réflexions sont menées concernant d'éventuelles modifications des flux routiers pour les passages à niveau particulièrement congestionnés, notamment pour en détourner une partie du trafic ?*

Les passages à niveau de la ligne de la Broye croisent des routes cantonales en traversée de localité et il revient donc aux Communes de conduire des projets de modifications des flux routiers ou d'adaptation des infrastructures. De manière générale, le Canton, via les voyers de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), assiste et conseille les communes qui le souhaitent, pour trouver des mesures d'optimisation. Pour le passage à niveau de Payerne (Rue de la Vignette), des discussions sont en cours entre la Commune, propriétaire de la route que le chemin de fer croise, et la DGMR pour tenter de trouver des solutions aux remontées de files qui gênent le trafic. Dans le cas de Lucens, la réalisation par le Canton de la bretelle pour rejoindre la route de Berne en direction de Moudon et Lausanne a permis d'offrir un tracé alternatif aux usagères et usagers de la route.

3. *Est-ce que des réflexions sont menées concernant la création de passages routiers souterrains ou en hauteur pour certains passages à niveau particulièrement congestionnés ?*

Comme le train supplémentaire souhaité par le Canton n'est pas encore garanti (il est planifié dans une prochaine étape de développement) et compte tenu de l'absence des infrastructures permettant sa mise en œuvre, le sujet des dénivellement des croisements rail-route n'a pas encore été thématiqué.

4. *Est-ce que d'autres mesures d'accompagnement ont déjà été étudiées par le Conseil d'Etat ?*

Le Canton peut accompagner et soutenir les Communes dans la recherche de mesures infrastructurelles ou de gestion du trafic sur leurs routes cantonales en traversée de localité, comme il le fait d'ailleurs avec Payerne pour trouver des solutions aux remontées de files au niveau des passages à niveau. Le Conseil d'Etat n'a pas étudié de mesures d'accompagnement spécifiques en lien avec l'introduction, à une date encore indéterminée, d'un troisième train par heure sur la ligne de la Broye.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 juin 2024.

La présidente :

C. Luisier Brodard

Le chancelier :

M. Staffoni