

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Nicolas Rochat et consorts concernant l'optimisation de ligne ferroviaire Le Brassus-Vallorbe-Lausanne : à quand une concrétisation de la part du Canton ?

#### **Rappel de l'interpellation**

*Une heure trente. C'est le temps de trajet nécessaire pour se rendre en train depuis le Brassus jusqu'à Lausanne, alors que la distance n'est que d'une cinquantaine de kilomètres. En semaine, un train par heure circule depuis la vallée de Joux (respectivement Vallorbe) en direction de la capitale vaudoise entre 06h et 21h (22h pour Vallorbe).*

*Pour les passagers désireux de se rendre à Lausanne depuis la Vallée, une rupture de charge s'effectue en gare du Day afin que les passagers puissent prendre le train en provenance de Vallorbe. Il va s'en dire que cette rupture péjore la durée du trajet d'environ sept à dix minutes. De plus, l'état de la gare du Day est plus que critique, avec un passage sous-voies inaccessible pour les personnes à mobilité réduite et un sol la plupart du temps inondé lors d'intempéries, sans parler d'un éclairage blafard et d'une salle d'attente fréquemment fermée.*

*Récemment, les CFF ont mis à l'enquête un projet d'allongement des quais de la gare du Day. Il s'agit d'un projet minimaliste qui ne vise qu'à résoudre la problématique de l'engagement de nouveau matériel roulant entre Lausanne et Vallorbe, et néglige complètement les conditions de transbordement difficiles pour les voyageurs valides et simplement impossibles pour les handicapés.*

*En effet, outre les problèmes liés aux infrastructures, la desserte du Day se doit d'être analysée dans un dessein d'optimisation de la liaison ferroviaire le Brassus-Vallorbe-Lausanne ainsi que dans une réflexion portant sur la relation par bus Vallorbe-Le Day-Yverdon-les-Bains (onze à douze courses par jour).*

*Dans les différents rapports stratégiques portant sur les concepts 2010 et 2020 du RER Vaudois, il est fait mention, et ceci à plusieurs reprises, d'une optimisation de l'offre la Vallée-Vallorbe-Lausanne.*

*Les différentes rencontres entre le Service de la mobilité du canton, les représentant-e-s des communes de la Vallée et Vallorbe ainsi qu'avec la direction de TRAVYS, n'ont (à ce jour), à la connaissance des interpellateurs, rien donné de concret quant à une potentielle volonté d'optimisation de la ligne.*

*A l'heure où l'on parle de l'extension du réseau RER vaudois incluant des planification de cadences entre 15 minutes et 30 minutes sur les lignes de trafic régional, les interpellateurs souhaiteraient savoir si des solutions ainsi qu'une volonté politique de la part du canton se concrétiseront dans les prochains mois concernant le trajet susmentionné.*

*L'extension et l'optimisation de l'offre en transports publics en dehors des agglomérations urbaines se doivent d'être complémentaire et associées à ces dernières.*

*Outre les aspects de trafic régional susmentionnés, les interpellateurs souhaiteraient également connaître les différents projets relatifs au trafic transfrontalier et savoir si un quelconque projet de relation ferroviaire transfrontalière (Frasne-Vallorbe ou Pontarlier-Vallorbe) existerait, à l'instar de ce qui a été effectué entre Besançon et la Chaux-de-Fonds (train des frontaliers).*

*Au vu de ce qui précède, les interpellateurs ont l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

1. *Le Conseil d'Etat a-t-il effectué une quelconque planification en vue de l'optimisation de la ligne le Brassus-Vallorbe-Lausanne ?*
2. *Si oui, quels sont ses projets quant à :*
  - a. *L'amélioration de la cadence pour l'offre Lausanne-Vallorbe-La Vallée : cadence horaire ou cadence trente minutes ?*
  - b. *la rupture de charge entre Lausanne et le Brassus effectuée au Day ?*
  - c. *Les travaux d'infrastructure pour la gare du Day ?*
3. *Des rencontres sont-elles prévues avec les acteurs concernés (communes, TRAVYS, CFF et Service de la mobilité) ?*
4. *Au niveau du trafic ferroviaire transfrontalier, outre les projets de plans de mobilité effectués par les entreprises, le Conseil d'Etat pense-t-il effectuer des démarches pour la réhabilitation de lignes ferroviaires à destination de Vallorbe (depuis Frasné ou Pontarlier) ?*

*Développement souhaité.*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

### **Préambule**

Les travaux de planification du développement de l'offre ferroviaire sont effectués en partenariat entre les Chemins de fer fédéraux (CFF) et le canton de Vaud (représenté par le Service de la mobilité) sous la forme d'un mandat de planification. Ces études font apparaître les besoins en matériel roulant et en développement de l'infrastructure pour un niveau d'offre souhaité par les autorités organisatrices (les cantons).

Un premier mandat de planification, effectué entre 2006 et 2009, avait comme objectif de définir la première étape de développement du RER Vaudois, à l'horizon de décembre 2011. Les améliorations suivantes, planifiées dans le cadre de ce mandat, sont en cours de mise en œuvre :

- Nouvelle halte de Prilly-Malley (ouverture mi-2012)
- Introduction progressive de matériel moderne sur le RER Vaudois :
  - Les lignes RER 1 (Villeneuve – Yverdon-les-Bains) et RER 3 (Allaman – Villeneuve) exploitées intégralement avec des rames FLIRT dès décembre 2010 ;
  - Les lignes RER 2 (Palézieux – Vallorbe) et RER 4 (Allaman – Palézieux) produites intégralement avec des rames FLIRT dès décembre 2011 ;
  - C'est sur les lignes RER 11 (Yverdon-les-Bains – Lausanne), RER 21 (Lausanne – Payerne) et RER31 (Vevey – Puidoux-Chexbres) que circuleront les rames Domino.
- Desserte semi-horaire d'Allaman et de Saint-Prex par le prolongement de la ligne RER4 (Palézieux – Morges) de Morges à Allaman.
- Desserte semi-horaire des haltes entre Vevey et Montreux incluses par la superposition des lignes RER1 et 3.
- Développement de l'offre P+Rail sur les lignes régionales CFF.

Un deuxième mandat de planification (signé par le Conseiller d'Etat François Marthaler le 8 juin 2010) s'étendra jusqu'à fin 2011. Un des principaux thèmes de ce deuxième mandat est consacré au

développement de l'offre ferroviaire dans le secteur Vallorbe – Vallée de Joux. Il est prévu d'analyser l'opportunité de mettre en place des relations directes Lausanne – Le Brassus (avec un rebroussement au Day) et l'amélioration des correspondances (confort du transbordement) en gare du Day. Ces études conduiront à un avant-projet préliminaire des infrastructures à prévoir dans cette gare.

Les résultats des études de ce deuxième mandat de planification (notamment les projets d'horaires et les besoins en infrastructure) sont attendus pour la fin 2011.

## **Réponses aux questions :**

### **1. Le Conseil d'Etat a-t-il effectué une quelconque planification en vue de l'optimisation de la ligne Le Brassus – Vallorbe – Lausanne ?**

Dans le cadre du mandat de planification évoqué ci-dessus, l'opportunité de mettre en place des relations directes Lausanne – Le Brassus (avec un rebroussement en gare du Day) et l'amélioration des correspondances (confort du transbordement) sont les principaux objectifs fixés. Toutefois, la desserte du Brassus par les trains RER2 provenant de Lausanne ne doit pas se faire simplement au détriment de celle de Vallorbe. Les concepts d'horaire permettant une amélioration de la desserte de la Vallée de Joux doivent offrir une qualité de desserte pour Vallorbe au moins équivalente à la situation actuelle.

Il est à noter que le temps de parcours actuel de huitante minutes pour rallier Lausanne depuis le Brassus ne sera pas réduit de manière significative avec une nouvelle infrastructure en gare du Day.

### **2. Si oui, quels sont les projets quant à :**

#### **a. L'amélioration de la cadence pour l'offre Lausanne – Vallorbe – La Vallée : cadence horaire ou cadence trente minutes ?**

Aujourd'hui une desserte horaire est assurée entre Lausanne et Vallorbe (avec les trains du RER2). Dans le cadre du mandat de planification, la faisabilité de tracer un deuxième sillon horaire entre Lausanne et Le Day sera analysée, ainsi que les besoins en infrastructure en découlant.

Avec l'horaire 2010, trois sillons horaires entre Lausanne et Daillens sont déjà alloués aux trains du trafic régional (2 sillons Lausanne – Yverdon-les-Bains et 1 Lausanne – Vallorbe) en plus des trains grandes lignes (2 sillons ICN) et du trafic fret. Dans l'état des connaissances actuelles, l'introduction d'un quatrième sillon impliquerait la construction d'une troisième voie entre Bussigny et Daillens.

Toutefois, si deux sillons peuvent être tracés entre Lausanne et le Day avec les infrastructure existantes, il serait envisageable de desservir en alternance Vallorbe et La Vallée de Joux (trains Lausanne – Le Day – Vallée de Joux et Lausanne – Vallorbe). En effet, une cadence semi-horaire dans la Vallée de Joux n'est pas justifiée par rapport à la clientèle potentielle, même à l'horizon 2020.

#### **b. La rupture de charge entre Lausanne et Le Brassus effectuée en gare du Day ?**

Pour la desserte de la branche Lausanne – Vallorbe / Le Brassus, deux concepts d'horaires différents sont possibles:

- Horaires identiques à la situation actuelle avec une desserte de base incluant un transbordement pour les voyageurs entre les trains CFF (Lausanne – Vallorbe) et Travys (Vallorbe – Le Brassus). Si ce concept devait être conservé, une amélioration du confort du transbordement est nécessaire (mise aux normes de la législation sur les handicapés, LHand et OTHand).
- Desserte actuelle modifiée, soit avec des relations directes Lausanne – Le Brassus, et en complément une correspondance avec un service de bus local pour Vallorbe, soit en effectuant de la "coupe/accroche" en gare du Day. Avec un tel concept, il serait possible de desservir à la fois Vallorbe et la Vallée de Joux, mais moyennant des coûts d'exploitation plus élevés.

Tous les concepts d'horaires seront analysés par les CFF (I-TM : management des sillons) et leur

faisabilité validée avant d'entreprendre des études d'infrastructure.

### **c. Les travaux d'infrastructure pour la gare du Day ?**

Après une rencontre "in situ" des partenaires (CFF, Travys, Service de la mobilité) en mars 2010, une variante avec le déplacement de la gare entre le pont de la route cantonale (251a) et le viaduc du Day a été retenue pour la suite des études, comme variante à la modernisation de la gare existante.

En fonction du concept d'horaire retenu, les planificateurs de CFF-Infrastructure pourront alors déterminer l'infrastructure nécessaire et faire des propositions d'aménagement. Les coûts de ces projets seront évalués à  $\pm 50\%$ .

La durée des études est estimée à 4 mois, ce qui permettra de présenter les premières conclusions d'ici le premier semestre 2011 .

En parallèle, des réflexions concernant l'aménagement routier de l'interface bus (route d'accès, arrêt des bus régionaux) ainsi que l'avenir du P+R seront conduites en marge du mandat de planification.

### **3. Des rencontres sont-elles prévues avec les acteurs concernés (communes, TRAVYS, CFF et le Service de la mobilité) ?**

Diverses réunions se sont tenues au niveau technique entre les représentants des entreprises de transport public et le Service de la mobilité (voir : ci-dessus). Dans le cadre du nouveau mandat de planification (2010-2011), des rencontres seront organisées entre ces partenaires selon les besoins d'étude. L'adéquation entre le concept retenu et l'évolution de l'offre "grandes lignes " (concept Romandie) sera analysée dans ce cadre.

Dans le courant de l'année 2011, une séance d'information avec les communes concernées (Vallorbe, Le Lieu, Le Chenit et L'Abbaye) aura lieu pour présenter le concept d'horaire recommandé par les entreprises de transport et les infrastructures planifiées, en disposant des éléments d'évaluation nécessaires pour les variantes étudiées (coûts d'investissement, coûts d'exploitation, avantages / inconvénients pour les différents groupes d'utilisateurs).

### **4. Au niveau du trafic ferroviaire transfrontalier, outre les projets de plans de mobilité effectués par les entreprises, le Conseil d'Etat pense-t-il effectuer des démarches pour la réhabilitation de lignes ferroviaires à destination de Vallorbe (depuis Frasné ou Pontarlier) ?**

L'association arcjurassien.ch a mandaté le bureau d'ingénieurs-conseils Ribl et associés pour produire un schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien. Le canton de Vaud participe à l'élaboration de ce document.

Les analyses de la distribution locale des travailleurs frontaliers et de la polarisation des flux de déplacements correspondants ont mis en avant les enjeux principaux suivants :

- Le flux transfrontalier vers la Vallée de Joux est plus important que vers Lausanne
- Un intérêt d'une liaison par transport public Pontarlier – Vallorbe – Yverdon a été constaté, mais les déplacements sont très diffus à destination du Nord Vaudois et la liaison autoroutière performante (N9) laisse peu de marge d'action pour les transports publics

Du côté du transport ferroviaire, aucun projet de réouverture de la ligne de Jougne, permettant la mise en place de relations ferroviaires directes entre Vallorbe et Pontarlier, n'est envisagé par les autorités françaises.

L'accès transfrontalier par le rail depuis Vallorbe est assuré par la ligne directe reliant Frasné à Vallorbe par le tunnel du Mont d'Or (6.1 km de long).

A titre de rappel historique, ce tunnel fut mis en service le 15 mai 1915. La nouvelle ligne entre Frasné et Vallorbe avait permis de réduire le temps de parcours de 50 minutes par rapport au tracé historique desservant Pontarlier et franchissant le Col de Jougne, avec un rebroussement des trains en gare de Vallorbe. L'ancienne ligne de montagne fut coupée en juin 1940 suite à la destruction partielle du

tunnel de Jougne lors d'un bombardement. A la fin du conflit, le trafic ferroviaire n'est pas remis en service sur le tronçon Vallorbe - Les Hôpitaux-Neufs. Enfin, en 1969, la section entre Le Frambourg (commune de Cluse et Mijoux) et Les Hôpitaux Neufs est définitivement fermée à tous trafics.

La mise en place de trains circulant depuis Pontarlier en direction de Vallorbe, ne serait ainsi possible qu'avec un rebroussement à Frasne. Ce détour impliquerait un temps de parcours plus élevé que celui avec un autobus qui effectue le trajet Pontarlier – Vallorbe par le Col de Jougne.

Dans le cadre du plan de mobilité d'entreprise de la manufacture Jaeger-LeCoultre en 2008, le mandataire Mobilidée avait imaginé la création d'une relation ferroviaire au départ de L'Abergement-Sainte-Marie ou Longevilles-Rochejean (avec création d'un P+R), dans le but de drainer les automobilistes du bassin Mouthe – Malbuisson – Métabief à destination du Sentier. La mise en place de ces trains permettrait de réduire le trafic automobile à la douane du Creux, surchargée en heures de pointes.

A ce jour, la proposition faite au Conseil régional de Franche-Comté, autorité organisatrice pour l'offre ferroviaire régionale des TER (Transports Express régional), de mettre en place des relations ferroviaires directes L'Abergement-Sainte-Marie – Vallorbe n'a pas eu de répondant. Des contacts avec les autorités françaises pourront être repris dès que les travaux du schéma de cohérence des mobilités transfrontalières seront achevés.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 30 juin 2010.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*