

**RAPPORT DE LA COMMISSION**  
**chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Céline Ehrwein Nihan et consorts -**  
**Quelle vision pour le développement de la mobilité au pied du Jura ?**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le 29 mai 2017 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Valérie Induni, Céline Ehrwein Nihan, de MM. Daniel Ruch, Eric Sonnay, Philippe Grobéty, Etienne Räss (remplaçant Miche Collet), Julien Cuérel, ainsi que de la soussignée Fabienne Freymond Cantone, confirmée dans son rôle de présidente et rapportrice.

Mme Nuria Gorrite (cheffe du DIRH), était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général de la DGMR) et Julien Niquille (responsable Offre et projets de transport public DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a tenu les notes de séance.

**2. POSITION DE LA POSTULANTE**

La postulante rappelle qu'il y a eu passablement de développement des transports publics (TP) dans le Nord Vaudois, notamment sur la ligne du Jura au Nord d'Yverdon, avec en particulier le développement de la gare de Grandson où on est passé de huit trains par jour en 2015 à quatre trains par heure. N'en demeure pas moins que, à son avis, la desserte en TP du Nord-Ouest du canton pourrait être améliorée, en termes de qualité et de quantité de l'offre. Elle souhaite savoir ce qu'il en est réellement des besoins en TP dans cette région, sachant qu'il s'agit d'une région à développer, notamment au vu de plans stratégiques de développement économique (centre de la Poissine par exemple). Elle s'interroge sur les possibilités de développement en direction d'Yverdon et Lausanne, et en direction de Neuchâtel.

Elle donne un exemple : pour aller à Concise depuis Yverdon, en voiture le trajet prend 20 à 25 minutes, alors qu'en TP cela prend 30 minutes, à l'exception d'une correspondance à 6h du matin où Concise – Yverdon prend 10 minutes. De plus, elle note qu'avec le développement de la gare de Grandson, qui est très positif, il y a un risque de congestion de trafic autour de cette gare.

Au final, par ce postulat, elle souhaite savoir ce qu'il en est des besoins, et du développement de l'offre en fonction de ces besoins, afin notamment d'éviter les effets de congestion sur les gares « centre ». Car à son sens il s'agit d'assurer aux habitants de cette région la possibilité d'aller en direction de Neuchâtel ou Yverdon en TP.

**3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

La Cheffe du DIRH distribue un document annexé au présent Rapport de commission. Elle rappelle qu'il y a des outils de planification, portés pour certains pas les communes, inscrits dans des plans directeurs communaux et cantonal (PDCn). Par ailleurs, l'Observatoire de la mobilité permet de calibrer l'évolution de la demande en fonction d'éléments de densification, en termes d'emplois comme d'habitants de chaque bassin de transport du canton. Elle rappelle que la commande de TP d'offre régionale découle d'analyses de la pertinence qui doivent être acceptés par l'OFT, sur la base de ratios et calculs assez clairs. Il faut donc l'assentiment de la Confédération pour qu'elle paie sa part (environ 50% du déficit), étant entendu que le reste est payé par le Canton et les communes, lesquelles

contribuent à hauteur de 30%. Par ailleurs, la région concernée suppose de l'intercantonalité avec le canton de Neuchâtel. Les cantons se coordonnent via la CTSO (Conférence des directeurs de transports de Suisse occidentale) en termes de développement d'offre. Or, vu les priorités et la situation financière du canton de Neuchâtel, augmenter l'offre de TP dans cette région n'est pas leur priorité : les projets de développement des liaisons entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds passent avant.

De plus, il faut une adéquation entre l'offre et la demande, le canton devant veiller à l'équité territoriale entre les régions du canton en fonction de certains critères. Et bien entendu, les éléments sur la région concernée par le postulat sont fournis dans le cadre du document remis aux membres de la commission, ainsi que les pistes d'amélioration prévues (cf. annexe).

#### **4. DISCUSSION GENERALE**

A la question de comment s'intègre le futur PDCn, en cours de révision, avec les prévisions de besoins en TP, la cheffe du DIRH explique que l'on intègre au fur et à mesure les éléments prévisionnels fournis avec les communes, en lien avec le SDT. La Cellule agglomération (entre la DGMR et le SDT) fait remonter ces informations. On constate que les perspectives de croissance ne se situent pas dans les communes mentionnées dans le postulat. Avec la LAT, la progression des emplois est plutôt attendue dans la région d'Yverdon.

Le directeur général de la DGMR précise que le taux de croissance doit se mettre en parallèle du nombre absolu de nouveaux habitants et emplois : 2% d'augmentation dans des communes peu peuplées au regard des 400 à 1000 voire 1500 passagers supplémentaires qu'il faudrait avoir dans les trains a peu d'impact significatif. 0,5% de croissance à Lausanne a un impact nettement plus important qu'une croissance de 3% dans une petite commune.

La cheffe du DIRH ajoute que l'Observatoire de la mobilité permet d'avoir une dynamique des évolutions chiffrées. De plus une étude à vision 2050 pour l'ensemble du canton a été commandée : l'évolution liée au pôle de la Poissine (entre Grandson et Onnens) a été intégrée à ces scénarios. L'objectif est d'y maintenir l'offre : en effet il y a un risque de ne pas respecter les critères de l'OFT. Ceci dit, la DGMR suit les évolutions : il est en effet plus rapide de mettre en place une ligne de bus que de mettre en œuvre un PPA. Tous les éléments sont en main de la DGMR pour adapter l'offre TP aux besoins.

Le responsable Offre et projets de transport public rappelle qu'en 2004, l'offre sur la ligne de bus Yverdon-Mauborget était très faible (2 bus par jour), avec seulement l'offre PubliCar en journée, alors qu'à ce jour il y a 10 bus par jour, et plus besoin de PubliCar. Avec le développement effectué on a atteint le maximum de ce qu'on peut faire au regard des critères OFT notamment. Il faudrait doubler le nombre de passagers pour pouvoir augmenter l'offre.

A la question d'une députée qui note que d'autres régions pourraient être intéressées par une photographie de la situation des TP dans leur région, la cheffe du DIRH rappelle que le responsable Offre et projets de transports publics n'a pas pour cahier des charges de dresser des bilans régionaux ! Les dossiers à déposer à l'OFT comportent un travail important : il ne faudrait pas que le canton, qui dispose de peu de ressources humaines, ne puisse plus faire face. Les associations régionales disposent de toute l'information, lesquelles peuvent répondre aux questions de ce type pour les diverses régions du canton. En cas de difficulté sur tel ou tel point, bien entendu la DGMR fournira les éléments. Le site [www.vaudmobile.ch](http://www.vaudmobile.ch) donne par ailleurs beaucoup d'informations.

Au final, la postulante remercie pour les informations fournies qui donnent une bonne vision d'ensemble. Elle retire donc son postulat, et souhaite que les éléments fournis dans la présentation de la DGMR soient joints au rapport de la commission. Elle appelle au suivi des discussions avec le canton de Neuchâtel et que le développement de la région soit accompagné des TP adéquats.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

*La postulante ayant retiré son postulat, la commission dressera rapport au Grand Conseil comprenant les éléments fournis par la DGMR.*

Nyon, le 26 août 2017.

*La rapportrice :*

*(Signé) Fabienne Freymond Cantone*

### **Annexe :**

- « *Postulat Ehrwein Nihan. Quelle vision pour le développement de la mobilité au pied du Jura ?* », DIRH-DGMR, Commission du Grand Conseil di 29 mai 2017.

# Postulat Ehrwein Nihan

## Quelle vision pour le développement de la mobilité au pied du Jura ?

Commission GC du 29 mai 2017

Département des infrastructures  
et des ressources humaines – DIRH

Direction générale de la mobilité  
et des routes – DGMR

## Thèmes

1. Outils de planification
  - ✓ PDR Nord Vaudois
  - ✓ Analyse de la demande / observatoire de la mobilité
2. Coordination des planifications
  - ✓ Intercantonalité
  - ✓ Financement / Adéquation Offre-demande OFT
3. Réseau TP Pied-du-Jura
  - ✓ Offre routière
  - ✓ Offre ferroviaire
4. Conclusions

# Outils de planification PDR du Nord Vaudois

## Démarche en cours

- Validation COPIL 1<sup>er</sup> juin 2017
- Examen préalable formel : 2<sup>ème</sup> semestre 2017

→ Diagnostic desserte TP du nord vaudois **jugée bonne**

→ Pistes d'améliorations à analyser :

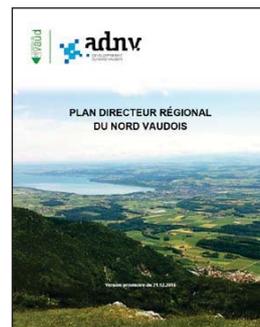
Ligne d'action 3.2 :

Améliorer l'offre TP en fonction de la demande et des ressources

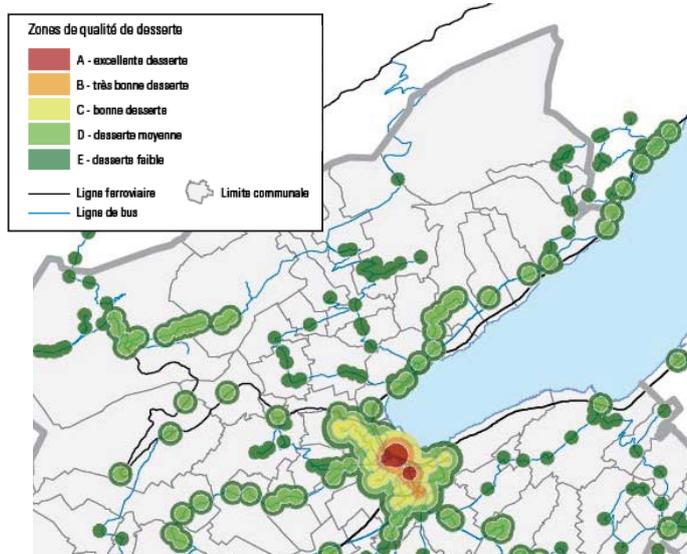
➤ 3.2c : améliorer liaisons rapides avec centre local de Concise

Ligne d'action 3.3 :

Améliorer la qualité des interfaces de transports publics



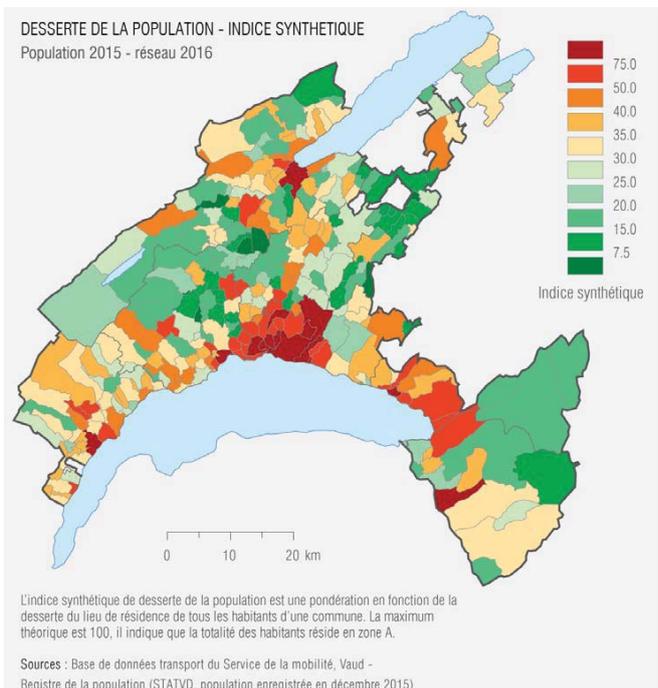
# Outils de planification Observatoire de la mobilité



## Qualité de desserte 2013

- Desserte moyenne à bonne de tout le territoire
- Cadence semi-horaire en semaine pour l'axe principal (Yverdon-Concise)
- Desserte ferroviaire aux heures de pointe vers Yverdon et Neuchâtel

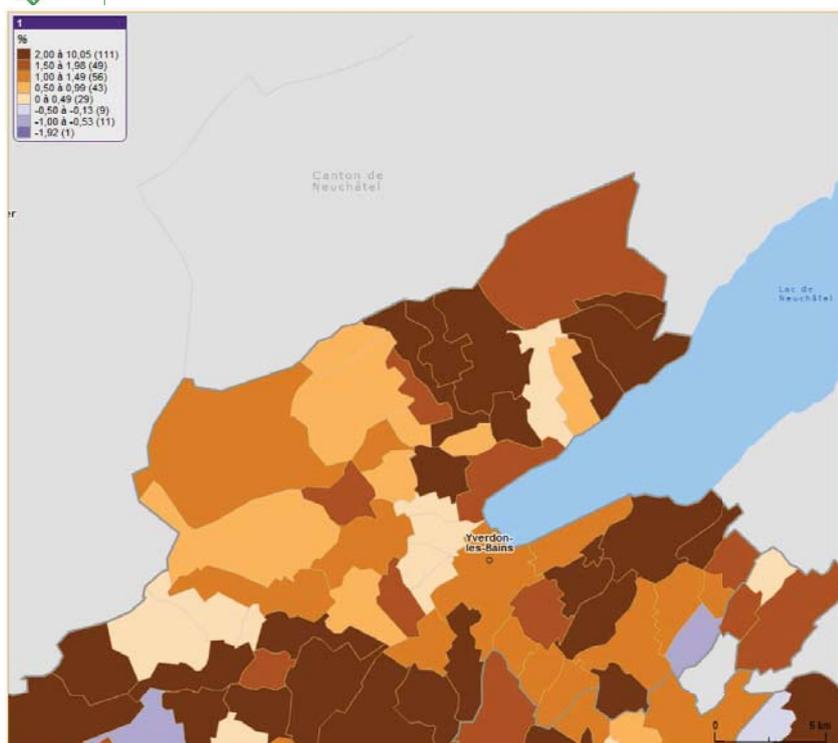
# Outils de planification Observatoire de la mobilité



## Desserte de la population 2016

- Qualité de desserte bonne à très bonne pour la région du pied du Jura en comparaison cantonale

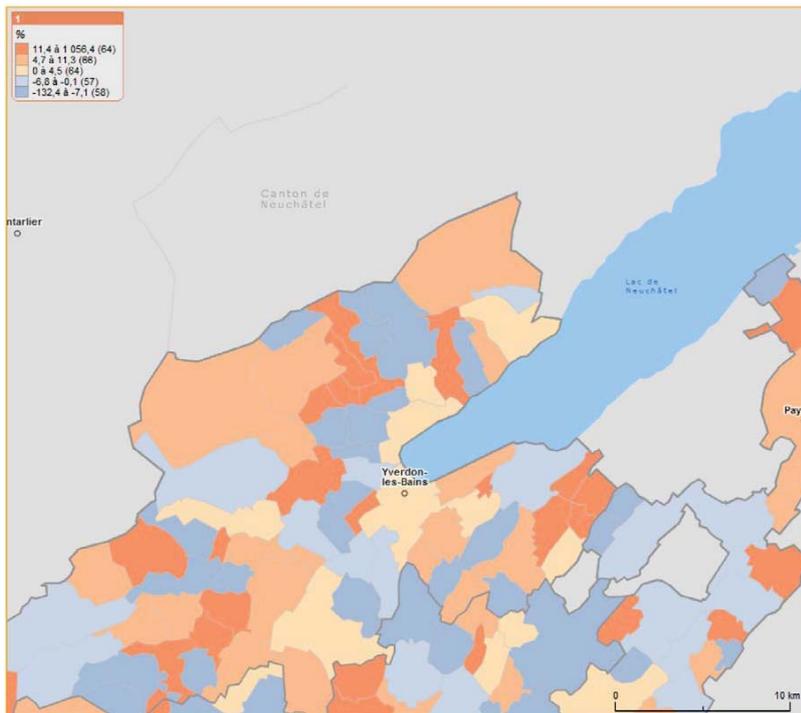
# Outils de planification Observatoire de la mobilité



## Evolution des habitants 2010-2015

*L'évolution moyenne (2.06%) dans cette région dépasse légèrement la moyenne cantonale (1.83%)*

## Outils de planification Observatoire de la mobilité



**Evolution des emplois 2011-13**  
*Augmentation très modérée du nombre d'emplois dans la région considérée.*

## Règles de planification Généralités

- La mise en place de l'offre TP régionale est de la compétence des Cantons sur mandat de la Confédération (OFT)
- Coordination assurée entre Cantons (appelés les commanditaires) pour la mise en place des offres intercantionales
- Coordination entre les entreprises de transport (CFF, CarPostal,...) assurée par les commanditaires
- Les Cantons assurent aussi la cohérence avec les outils de planification (Plan sectoriel des transports de la Confédération, PDCn, Plans directeurs régionaux,...)

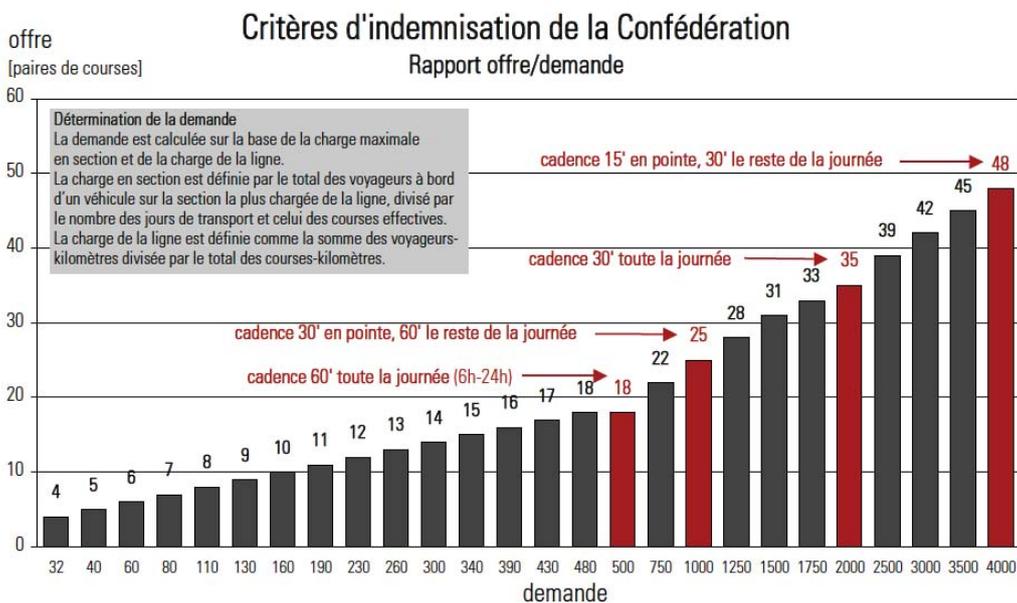
## Règles de planification Financement TP

- Le déficit des lignes de transport public est assumé à 47% par la Confédération si certaines règles sont respectées :
  - Taux de couverture des charges (10% / 20%)
  - Respect de l'adéquation offre-demande (OFT)
- Le solde du déficit est financé 53% par le Canton de Vaud
  - 30% est refacturé aux Communes (facture transport)
  - Bassins versant / Coefficient de qualité de desserte

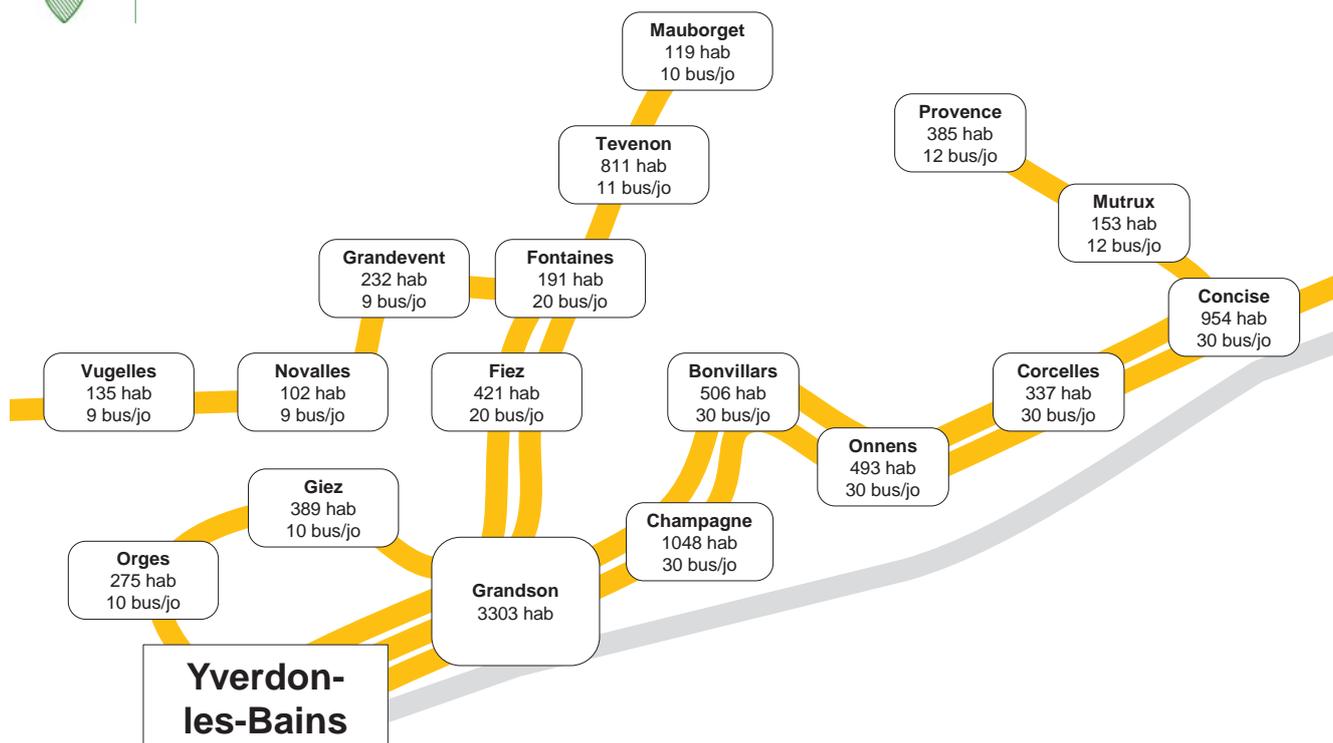
## Règles de planification Financement TP

- Pour les lignes intercantionales (train REG Yverdon-les-Bains – Neuchâtel ou bus 630 Yverdon-les-Bains – Gorgier-St-Aubin), une coordination est faite entre les Cantons concernés
  - Clé de répartition intercantonale (RIC)
  - Canton commanditaire principal (trains : Neuchâtel / bus : Vaud)
  - Contraintes (budgétaires, politiques) à concilier entre les différents commanditaires

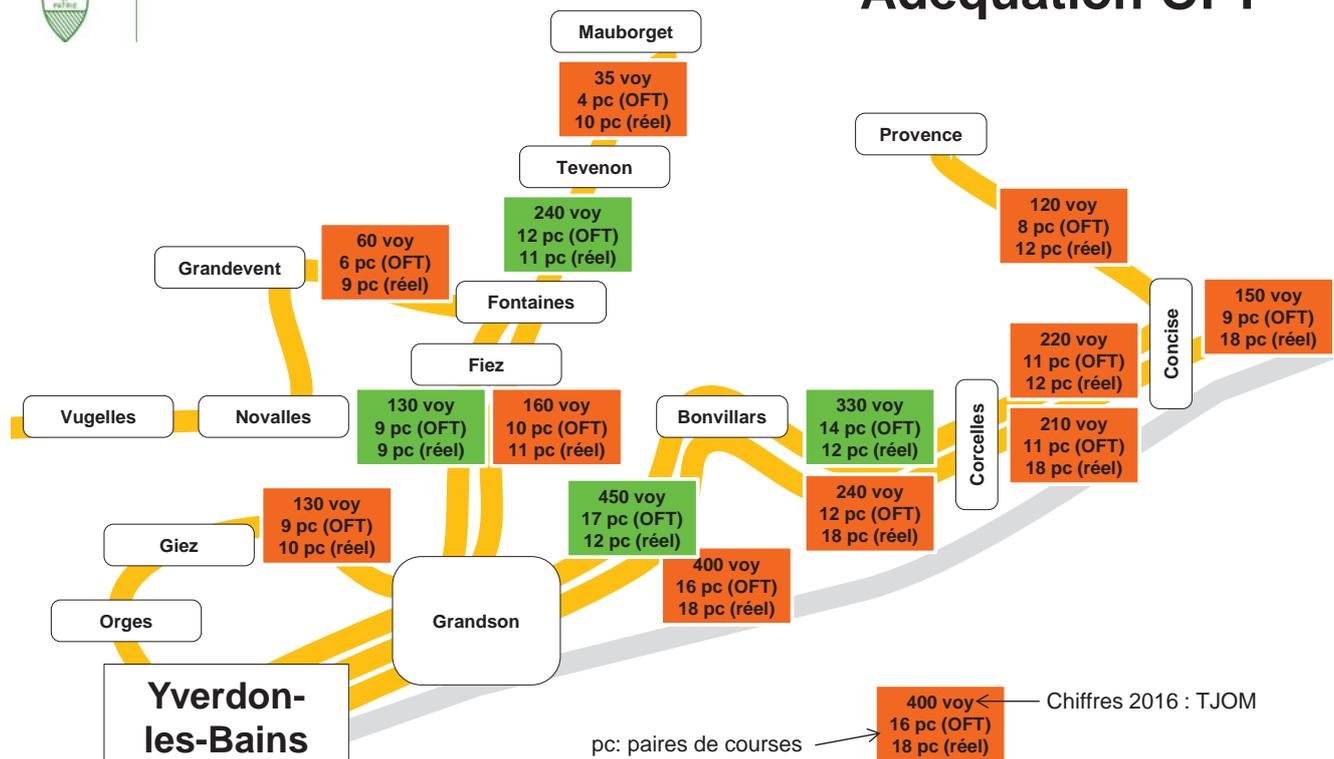
# Règles de planification Adéquation OFT



# Réseau TP Pied-du-Jura Offre bus 2017



## Réseau TP Pied-du-Jura Adéquation OFT



## Réseau TP Pied-du-Jura Offre bus

### Perspectives de développement :

- Monitoring de la demande (scolaire / habitants / emplois)
  - Potentiel faible (en regard des critères OFT)
  - Investissement cantonal (indemnités) déjà important :
    - Ligne 620 (Yverdon-Grandson-Grandevent) : 885 KCHF
    - Ligne 625 (Yverdon-Grandson-Mauborget) : 740 KCHF
    - Ligne 630 (Yverdon-Concise-Gorgier) : 1'340 KCHF
    - Ligne 635 (Yverdon-Concise-Provence) : 1'050 KCHF

4'015 KCHF

(pour 6551 habitants, hors Grandson, Valeyres et Yverdon soit plus de CHF 600.- / habitants)

# Réseau TP Pied-du-Jura Offre ferroviaire

## Temps de parcours actuel

Yverdon - Concise : 8'

## Evolution de l'offre

Avant H09 : 1 AR / jour

H09-H10 : 2 AR / jour

Dès H11 : 4 AR / jour (1.4 MCHF/an)



## Davantage de trains ?

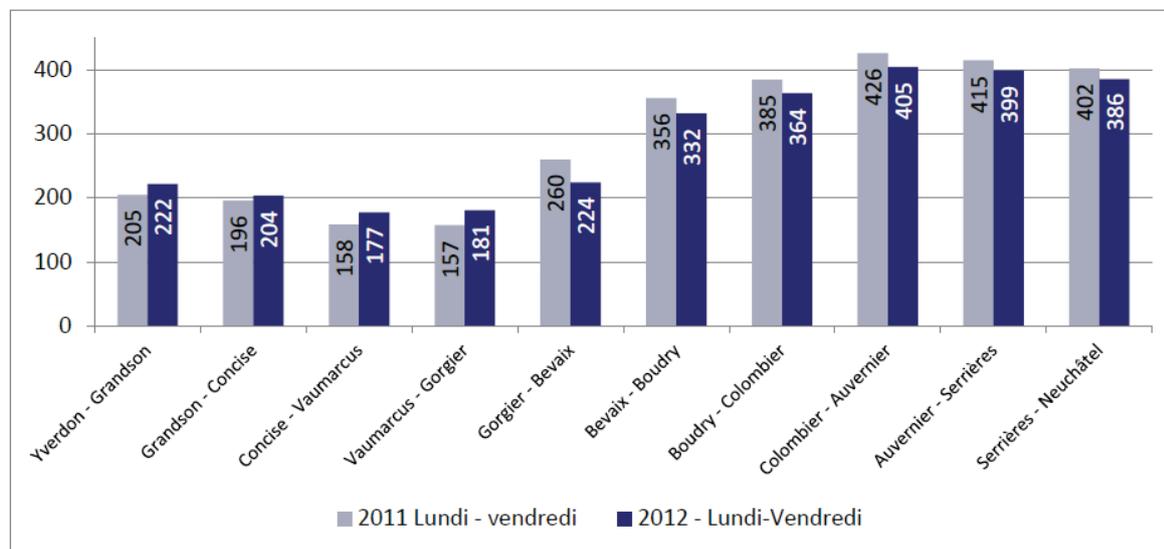
Techniquement possible, difficultés financières NE, aucun apport OFT

Coûts d'un AR supplémentaire par jour ouvrable 350 KCHF

(VD : 24% 85KCHF / NE : 76% 265KCHF / OFT : 0% )

# Réseau TP Pied-du-Jura Offre ferroviaire

## 2.17 Neuchâtel – Yverdon-les-Bains 1200



Tableaux des charges par section, CFF Hochrechnung der Erlöse Personenverkehr (HOP) liste 64a

TJOM : 204 voyageurs / jour ouvrable

### Amélioration de la desserte de Concise

- Question orale de M. le Député Cédric Pillonel (16\_HQU\_238) :  
Desservir cette gare avec les trains RER Vaud (attente de 20' à Grs)
  - Impossibilité technique de rebrousser à Concise (infrastructure)
  - Dépassement obligatoire à Grandson (7' au moins)
  - Temps insuffisant pour effectuer un aller-retour sans rames supplémentaires

**Le Conseil d'État avait répondu ne pas prévoir le prolongement des trains du RER Vaud au-delà de Grandson, étant donné qu'il est impossible sans matériel supplémentaire et sans infrastructures nouvelles.**

### Perspectives de développement :

- Programme PRODES (étape 2030)
  - Définition de l'offre grandes lignes Lausanne – Yverdon – Bienne encore en cours
  - Volonté cantonale **de maintenir** une offre ferroviaire régionale entre Gorgier-St-Aubin et Yverdon-les-Bains
  - Difficultés identifiées pour la mise en conformité des haltes de Grandson et Concise (LHand).

### Constats DGMR – MT :

- Selon PDR NV, desserte TP jugée bonne dans le secteur
- Monitoring assuré pour suivre l'évolution de la demande (habitants/emplois) et respecter l'adéquation offre-demande

### Points identifiés pour suivi par DGMR - MT :

- **Analyse** de l'amélioration de la desserte ferroviaire de Concise vers les centres d'Yverdon et Neuchâtel identifiée dans PDR Nord Vaudois (coordination avec le commanditaire principal : canton NE)
- **Etudier** l'amélioration desserte TP du site de la Poissine (aggloY)
- PRODES : **Maintien** de la desserte ferroviaire régionale entre Yverdon et Neuchâtel

# 17\_POS\_241

## Les questions de la postulante

Compte tenu de ce qui précède, demande au Conseil d'Etat de bien vouloir :

1. réaliser un état des lieux :
  - des besoins en mobilité des habitants de la région, en intégrant notamment les catégories de personnes qui n'ont pas d'autre choix que d'emprunter les transports publics (personnes âgées, etc.) ;
  - des collaborations existantes le long de la ligne du pied du Jura entre les différents partenaires responsables de l'offre en transports publics ;
  - des freins actuels au développement des transports publics et de la qualité de l'offre.
2. esquisser, en collaboration avec les opérateurs des transports publics et en discussion avec les autorités neuchâteloises, différents scénarios permettant de pallier les éventuels manques au regard des prévisions démographiques et de développement économique de la région.