

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Daniel Carrard et consorts - Pour un soutien du Conseil d'Etat à la création d'une halte CFF au Parc Scientifique et technologique d'Yverdon-les-Bains (Y-Parc)

Rappel de l'interpellation

Le Nord vaudois s'est développé de manière conséquente ces dernières années. Plus spécifiquement, les autorités locales, ainsi que le Conseil d'Etat, se réjouissent du développement du Parc Scientifique et Technologique d'Yverdon-les-Bains (Y-Parc SA), le plus grand parc technologique de Suisse, avec plus de 200 millions de francs d'investissements annoncés d'ici à 2020 et la création d'environ 500 emplois.

L'Y-Parc compte actuellement 1316 emplois et pourrait en compter, à terme, jusqu'à 8'000, lorsque tous les terrains seront construits.

Néanmoins, malgré ces raisons de se réjouir, force est de constater que le réseau routier souffre d'ores et déjà régulièrement de la charge des automobilistes se rendant sur le parc ou dans l'agglomération yverdonnoise. En effet, aux heures de pointe, il est déjà de plus en plus difficile d'accéder ou de sortir de la ville, notamment aux deux sorties autoroutières. Dès lors, il est à craindre sérieusement que l'augmentation des flux de trafic induite par le développement prévu du parc ne vienne complètement saturer le secteur.

Dans ce contexte, il est nécessaire et urgent de chercher d'autres alternatives.

Une des solutions évidentes est d'étudier la possibilité de créer une halte CFF au sein même d'Y-Parc, située sur la ligne Yverdon-Lausanne, afin d'offrir une réponse concrète de transports publics aux employés du parc, actuels et à venir, ainsi qu'aux futurs visiteurs de Kindercity/Sciencity et des divers centres de formation actuellement en développement sur le site.

Nous avons pris connaissance avec grand intérêt de l'article paru dans un grand quotidien vaudois le 26 mars 2018, intitulé "Comment naissent les nouvelles gares". Il y est fait mention qu'une halte CFF a été proposée par le canton à l'Office fédéral des transports (OFT) en novembre 2014, dans le cadre des démarches du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), et que cette halte remplirait les critères nécessaires. "Il s'agit désormais d'un processus politique", dixit M. Jean-Charles Lagniaz, Chef de la Division management des transports au Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH).

Nous mettons de l'énergie, canton-commune, afin de développer le parc scientifique et technologique du Nord vaudois, mais nous devons aussi anticiper sa croissance et ses incidences.

Dès lors, au nom des intérêts du Nord vaudois et à vrai dire du canton tout entier, les deux députés signataires demandent au Conseil d'Etat comment, compte tenu des éléments précités, il compte soutenir la création de cette nouvelle halte auprès des autorités fédérales afin d'apporter une réponse bienvenue à la saturation de trafic actuelle et à venir dans le secteur d'Yverdon-sud, et dans quel calendrier ?

Souhaite développer.

(Signé) Jean-Daniel Carrard et 64 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Avant de répondre à l'interpellant, le Conseil d'Etat souligne qu'il partage l'inquiétude d'assurer une mobilité multimodale performante dans les secteurs du territoire cantonal qui sont appelés à se développer fortement dans les prochaines années.

Afin de bien cerner le processus de planification des développements de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil d'Etat a l'avantage de donner quelques compléments d'information :

Une nouvelle desserte ferroviaire du Parc Scientifique et Technologique

Le développement du Réseau Express Régional Vaud (RER Vaud)

Depuis 1996, les cantons assurent la fonction d'autorité organisatrice (AOT) dans le trafic régional et sont compétents pour passer les commandes de prestations de service public. Donc l'Etat de Vaud, en collaboration avec les CFF, s'assure du développement du trafic régional dans le canton et en particulier du Réseau Express Régional (RER Vaud) qui représente l'ossature principale du système de transport vaudois. A ce titre, le but poursuivi est d'adapter au mieux l'offre à la demande, notamment en améliorant les cadences de desserte et le matériel roulant ou en modifiant, où cela s'avère utile, le nombre et la position des haltes du réseau. Les secteurs ayant vu un développement important du nombre d'habitants et d'emplois ces dernières années font l'objet d'analyses particulières.

Les prémisses d'une idée de nouvelle desserte ferroviaire

Le secteur Sud d'Yverdon-les-Bains, défini comme pôle de développement stratégique par la politique cantonale (PPDE), s'est considérablement développé ces dernières décennies : Parc Scientifique et Technologique (PST), zone d'activités et habitations, modernisation de l'hôpital d'Yverdon-les-Bains, extension des Bains. En outre, ce secteur conserve un potentiel de développement significatif, en particulier pour le PST. Situé à cheval sur la ligne ferroviaire Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne, il constitue un secteur intéressant à desservir par une nouvelle halte ferroviaire.

Une étude pour une nouvelle halte régionale CFF à Yverdon-les-Bains

Pour donner suite aux premières réflexions initiées et afin d'étudier plus concrètement la création d'une halte ferroviaire régionale à l'entrée Sud-Est d'Yverdon-les-Bains, la Ville d'Yverdon-les-Bains et la Division Voyageurs des CFF ont mandaté en octobre 2005 un bureau d'études spécialisé en transports, afin d'apporter un éclairage sur le rôle de cet équipement, sa fréquentation attendue et, par là-même, son opportunité.

Les analyses détaillées du contexte multimodal actuel dans le secteur et de l'organisation des flux de déplacements sur le réseau ferroviaire, en liaison avec Yverdon-les-Bains, a permis de définir les fonctions principales de la halte dans l'organisation des déplacements :

- Considérant les modes de déplacements complémentaires au chemin de fer, la halte devrait occuper une fonction principale d'accessibilité locale aux secteurs à proximité, comme le secteur résidentiel de Pierre-de-Savoie et le secteur d'activités en plein développement du Parc Scientifique et Technologique / Y-Parc. La fonction d'accessibilité locale concernerait de manière moins performante, l'hôpital et la zone résidentielle située entre ce dernier et la halte ;
- Subsidiairement, grâce à sa proximité directe par rapport à deux routes pénétrantes et à une bonne accessibilité en transports individuels, la halte pourrait occuper un rôle secondaire de P+R local drainant des utilisateurs depuis un bassin d'influence relativement réduit, s'étendant dans un rayon d'environ 5 kilomètres en direction de l'Est et du Sud de l'agglomération yverdonnoise ;
- Principalement en raison de l'offre ferroviaire prévue à la future halte avec des trains régionaux de l'axe Yverdon – Lausanne, cadence 30' au maximum. L'usage de la halte se ferait principalement en liaison avec l'agglomération lausannoise, ainsi, qu'éventuellement, avec les communes principales situées sur le trajet (secteurs Cossonay-Penthalaz et Chavornay-Orbe).

Par rapport à ces fonctionnalités, la fréquentation de la halte avait été estimée à au moins 500 voyageurs par jour ouvrable à un horizon 2030, lorsque les développements urbanistiques prévus à proximité auraient été réalisés. De cette fréquentation, la moitié environ serait générée par les développements urbanistiques futurs. La fonction de P+R à la halte ne représenterait, à terme, que 10% à 15% de la fréquentation totale soit une cinquantaine de voyageurs par jour ouvrable.

Le rôle de la future halte conduisit aussi à recommander la réalisation de liaisons piétonnes directes, clairement identifiées et confortables avec tous les secteurs à proximité. Dans ce cadre, une nouvelle traversée du Buron pour les modes doux serait souhaitable à proximité directe de la halte. En complément, une cinquantaine d'emplacements de stationnement pour les vélos et autant pour les voitures seraient, à terme, nécessaires à son bon fonctionnement.

La politique des pôles de développement et les projets d'agglomération

Politique des pôles de développement (PPDE)

Le nouveau Plan directeur cantonal (PDCn), en vigueur depuis le 1er août 2008, a clarifié les éléments essentiels en matière de planification directrice cantonale, notamment par l'orientation volontariste de concentrer le développement dans les centres urbains en les densifiant. Les projets d'agglomération, sous l'impulsion de la Confédération, ont quant à eux permis d'établir, à une échelle pertinente, des planifications directrices coordonnant au mieux la mobilité et l'urbanisation.

Par ailleurs, la base légale initiale dans laquelle se développait la politique des pôles de développement économique a été modifiée le 1er janvier 2008 avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur l'Appui au Développement Economique (LADE). Cette loi-cadre institue une base légale unique pour l'ensemble de la politique cantonale en matière de développement économique. Elle instaure notamment un renforcement du rôle des organismes régionaux de développement comme lieu privilégié de la coordination des projets.

Sur un autre plan, le souci de valoriser les transports publics a conduit à intégrer de nouveaux sites stratégiques proches des gares du RER, présentant un fort potentiel de développement. Parmi les enjeux principaux de la politique des pôles de développement (PPDE), la coordination entre mobilité (accessibilité aux sites), urbanisation et environnement est cruciale dans les sites stratégiques.

Dans bien des cas, le respect des principes de densification du bâti et de protection de l'environnement impose la mise en œuvre de mesures de gestion de la mobilité (amélioration de la desserte transport public et la mobilité douce, amélioration de la capacité du réseau routier, etc.), tant au niveau des planifications directrices (projets d'agglomération, schémas directeurs régionaux), des plans d'affectation que des permis de construire.

Projet d'agglomération Yverdonnoise de première génération (AggloY 2007)

Dans le rapport remis en décembre 2007 à la Confédération, la création d'une future halte du RER Vaud à l'interface Y-Parc est évoquée. Malgré les premières études réalisées, l'opportunité d'une halte pour le RER Vaud à Y-Parc restait encore à démontrer. A noter que cette mesure d'infrastructure, estimée à 20 millions de francs, est de compétence cantonale.

La mesure 12 "Future halte du RER Vaudois et P+R à l'interface Y-Parc" est classée dans la "Liste C", c'est-à-dire réalisée avec un projet d'agglomération de 2ème génération (2015-2018) ou 3ème génération (2019-2022), en raison de son manque de maturité et de la non démonstration de l'opportunité de sa réalisation.

Projet d'agglomération Yverdonnoise de seconde génération (AggloY 2012)

Le projet de nouvelle halte subsiste toujours dans le rapport remis en décembre 2012 à la Confédération. Le parc scientifique et technologique (PST) est l'un des 3 pôles de développement de l'agglomération, avec Gare-Lac et Chamard-Châtelard. Son nouveau plan partiel d'affectation (PPA) mise sur la qualité du site en termes d'image (paysage et architecture) comme d'entreprises (technologies), en écho à l'économie du savoir. Il prévoit +6'000 emplois d'ici 2030, +8'000 emplois à terme. En outre, le PST est équipé en vélos en libre-service et les aménagements récents sont très favorables à la mobilité douce. En face du PST, le quartier Pierre-de-Savoie compte près de 3'000 habitants dans un site souvent perçu comme périphérique.

La densification du PST, en dépit d'une politique stricte de stationnement, notamment par la mutualisation et la centralisation des parkings – générera à terme près de 14'000 véhicules par jour. Proches du PST, deux autres sites d'activités, Champs-Lovats et Champ-Torrens, sont également concernés.

Dans ces conditions, vu l'importance du site avec ses 6'000 à 8'000 emplois et ses 3'000 habitants, la création d'une nouvelle halte RER apparaît comme une solution indispensable pour maîtriser la croissance du trafic dans ce secteur de l'agglomération. La proposition d'une nouvelle gare RER dans le secteur du Parc scientifique est ainsi confirmée afin d'améliorer sensiblement la desserte de ce secteur stratégique de l'agglomération.

Toutefois, la mesure 12 "Future halte du RER Vaudois et P+R à l'interface Y-Parc" est toujours classée dans la "Liste C" et sa réalisation est envisagée à long terme (horizon 2023-2027). Son coût est réévalué à environ 10 millions de francs et son financement est alors imaginé par le Fonds d'Infrastructure.

A noter que dans ses diverses évaluations, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a toujours été séduit par l'idée d'une desserte ferroviaire dans ce secteur stratégique de l'agglomération yverdonnoise.

Les nouvelles règles de financement fédérales

Le nouveau Fonds pour l'infrastructure ferroviaire (FIF) a été accepté par le peuple suisse en votation le 9 février 2014. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Le FIF simplifie le financement de l'infrastructure ferroviaire et en améliore la vue d'ensemble. Il garantit à long terme la maintenance du réseau, ainsi que de nouveaux aménagements de l'infrastructure ferroviaire qui sont issus du programme de développement stratégique de l'offre (PRODES).

Les travaux de planification de l'offre ferroviaire sont, pour le Canton de Vaud, conduits par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Pour la prochaine étape d'aménagement 2030/35 (EA 2030/35), ils se sont déroulés de la manière suivante :

Planifications des conceptions (en 2014)

Avec un délai au 28 novembre 2014, les cantons devaient remettre à l'Office fédéral des transports (OFT) leurs conceptions dans le cadre des régions de planification. Notre région de planification est la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), composée des cantons de Genève, Fribourg, Valais, Berne, Neuchâtel, Jura et Vaud.

Ces conceptions décrivent l'offre de prestations de transport de voyageurs que visent les régions de planification jusqu'en 2030, afin d'assurer une capacité de transport suffisante à cet horizon. Les offres de prestations sont ensuite priorisées par les régions de planification. Les éventuels nouveaux points d'arrêt souhaités par les cantons devaient aussi être identifiés. A ce titre, le projet d'une nouvelle halte dans le secteur Y-Parc a été transmis à l'Office fédéral des transports conformément aux instructions.

Puis en collaboration avec les cantons, l'OFT a élaboré des modules d'offre (trafics grandes lignes, régional et transport de

marchandises) avec les CFF et la branche du transport des marchandises.

Evaluations et optimisations des conceptions remises par les cantons (années 2015-2016)

L'OFT a réuni les offres présentées en modules, qui ont été examinés et optimisés avec les régions de planification et les compagnies de chemins de fer, puis évalués selon les critères suivants :

- Contribution à l'élimination des engorgements (diminution de la surcharge)
- Effet positif sur l'ensemble du réseau (effet de réseau au lieu d'avantages régionaux)
- Rapport coûts-utilité
- Adéquation aux critères de développement territorial suisse

Au terme du processus d'évaluation conduit par l'OFT, le projet de nouvelle halte régionale à Yverdon – Parc scientifique a été très bien évaluée au niveau suisse.

Conceptions globales (année 2017)

A la clôture du processus d'évaluation, l'OFT a élaboré une première conception globale pour un montant de 7 milliards de francs (aménagement prévus à un horizon 2030), ainsi qu'une seconde conception globale pour un montant de 12 milliards de francs (horizon 2035). La halte Yverdon – Parc scientifique est retenue dans les deux conceptions globales. Il sera donc vraisemblablement retenu dans le projet de message aux Chambres fédérales.

Projet de message aux Chambres fédérales (fin 2017 - 2018)

L'OFT a élaboré un premier projet de message et l'a mis en consultation à la fin 2017. Le Conseil fédéral recommande de retenir plutôt la conception globale à 12 milliards de francs. Les cantons ont pris position dans le cadre de cette consultation. Dès le premier trimestre 2018, l'évaluation de la consultation a été poursuivie par l'OFT en vue de l'élaboration du message. A fin 2018, le Conseil fédéral décidera s'il transmet le message au Parlement. Les délibérations parlementaires auront lieu lors des sessions 2019. En cas de référendum, une éventuelle votation populaire aurait alors lieu en 2020. L'entrée en vigueur du message libérerait les Fonds pour la réalisation des projets.

Réponse à la question

1. Comment le Conseil d'Etat, compte tenu des éléments précités, compte soutenir la création de cette nouvelle halte auprès des autorités fédérales afin d'apporter une réponse bienvenue à la saturation de trafic actuelle et à venir dans le secteur d'Yverdon-sud, et dans quel calendrier ?

Le Conseil d'Etat a mis tout en œuvre pour que le projet de nouvelle halte soit retenu dans le projet de message qui devrait être transmis du Conseil fédéral au Parlement en fin d'année 2018. Depuis 2014, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a suivi tout le processus de planification et fourni les éléments techniques demandé par la Confédération pour que ce projet important pour le Canton soit retenu au cours des différentes étapes. Tous les cribles ont été jusqu'à ce jour traversés avec succès.

Toutefois, la garantie que ce projet pourra être réalisé n'interviendra qu'une fois que le Parlement aura accepté le message, et que ce dernier sera entré en force.

Le soutien politique du Conseil d'Etat, évoqué par l'interpellant, a été apporté tout au long du processus de planification comme expliqué ci-dessus. En revanche, un soutien des parlementaires fédéraux est attendu lors des délibérations parlementaires qui auront lieu sous la Coupole fédérale en 2019.

Une fois que le message relatif à l'étape d'aménagement 2030/35 sera entré en force, la Direction générale de la mobilité et des routes se tiendra à la disposition des autorités yverdonnoises pour concrétiser ce projet à un horizon 2025-2030.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 juillet 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean