

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à la simple question Sébastien Cala – Trafic routier transfrontalier : pourquoi ne pas prendre le bus

#### **Rappel de la simple question**

*Ces dernières semaines, de nombreux concitoyens m'ont interpellé concernant le trafic transfrontalier à la Vallée de Joux. Ils craignent notamment une augmentation de ce même trafic suite aux projets de développement de manufactures horlogères dans le village du Brassus qui devraient créer plusieurs centaines de postes de travail. Cet élément est très positif pour la santé économique de la région mais risque en effet d'avoir une incidence importante sur le trafic transfrontalier.*

*Aujourd'hui, les initiatives portées par les acteurs économiques et institutionnels régionaux afin de réduire le trafic transfrontalier, notamment en ce qui concerne le co-voiturage, n'apportent malheureusement que de faibles résultats.*

*Relevant qu'il n'existe aucune ligne de transport public transfrontalière pour rejoindre la Vallée de Joux en amont du Lac et qu'une telle ligne permettrait également de désenclaver la Vallée de Joux en réduisant sensiblement le temps de trajet vers Nyon et Genève ou inversement, j'ai l'honneur de poser la question suivante au Conseil d'Etat :*

- *Le Conseil d'Etat a-t-il étudié la mise en place d'une ligne de transport public transfrontalière, reliant les deux gares vaudoises de la Cure et du Brassus via les villages français des Rousses et de Bois d'Amont ?*

*D'avance, je remercie le Conseil d'Etat pour sa réponse.*

## **1. Réponse du Conseil d'Etat**

### **Schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc Jurassien**

En 2010, la Conférence TransJurassienne franco-suisse (CTJ) a mené une étude portant sur les déplacements en traversée de la frontière, étude appelée "Schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc Jurassien". L'enjeu principal de cette étude était d'appréhender les déplacements des travailleurs frontaliers localisés à proximité de la frontière et de développer une réponse ciblée à leur intention.

Le concept développé par la CTJ repose tout d'abord sur les relations interurbaines avec une mise en réseau des villes dans le territoire transjurassien, basée en particulier sur les liaisons TGV. Le Schéma de cohérence a également identifié des solutions à mettre en oeuvre à l'échelle globale : promotion du covoiturage, élaboration de plans de mobilité avec organisation de navettes par les entreprises, aménagement du territoire, politique de stationnement coordonnée, etc. ; ainsi que des mesures plus spécifiques à l'échelle locale.

Pour le secteur de la Vallée de Joux, le Schéma de cohérence a notamment identifié un intérêt pour deux lignes de transport public routières : une liaison par bus partant de Morbier, desservant Morez, Les Rousses et se rabattant à La Cure sur le train Nyon – St-Cergue – La Cure, ainsi qu'une liaison Morbier – Morez – Les Rousses en rabattement sur la gare du Brassus.

Ces lignes viseraient spécifiquement les pendulaires à destination de la région nyonnaise et de la Vallée. Dans cette configuration, l'intérêt en termes de desserte pour la population sur territoire vaudois est limité.

### **Solutions de transport développées pour la Vallée de Joux**

Aujourd'hui, les solutions de transport collectif développées dans ce secteur pour les flux pendulaires transfrontaliers sont de deux types : navettes d'entreprises et covoiturage.

Les entreprises de la Vallée de Joux financent aujourd'hui plus de 7 navettes journalières permettant de transporter les collaborateurs des principales entreprises de la Vallée de Joux, aux heures requises, vers leur lieu de travail. Un projet est en cours de développement pour compléter cette offre par la mise à disposition de places de stationnement à La Cure et l'organisation de navettes supplémentaires. Ces liaisons par bus répondent de manière adaptée aux besoins de transport.

En parallèle, un dispositif a été mis en place pour promouvoir le covoiturage dans l'arc jurassien. Le covoiturage est une solution proportionnée dans un contexte où les origines et destinations des mouvements domicile – travail connaissent de grandes dispersions et les horaires de travail ne sont pas toujours harmonisés. Ce projet transfrontalier, déployé depuis 2011, rencontre un bon taux de retour de la part des entreprises et des collaborateurs, en particulier dans la Vallée de Joux. Aujourd'hui, 15 entreprises de la Vallée de Joux adhèrent au programme, ce qui représente 4'830 collaborateurs concernés. Plus de 500 collaborateurs sont inscrits au dispositif et le taux de covoiturage global dans ces entreprises y est de 28%. Depuis le lancement du dispositif, la pratique a plus que doublé dans ce secteur.

## **2. Analyse de la proposition : création d'une ligne La Cure – Les Rousses – Bois d'Amont – Le Brassus**

Une ligne La Cure – Les Rousses – Bois d'Amont – Le Brassus, telle que proposée dans la simple question, aurait effectivement l'avantage de combiner les besoins des frontaliers pendulaires se rendant dans la région nyonnaise et dans les communes de la Vallée de Joux, ainsi que les échanges entre les bassins de Nyon et de la Vallée de Joux, en théorie.

En pratique, avec environ 30 minutes de temps de parcours aller-simple entre La Cure et Le Brassus et des cadences horaires sur les deux liaisons ferroviaires Vallorbe – Le Pont – Le Brassus et Nyon – St-Cergue – La Cure, il n'est pas possible de répondre à toutes les demandes avec un nombre de véhicules raisonnable. En effet, deux véhicules au minimum sont nécessaires pour exploiter une liaison avec une cadence horaire ; cette liaison ne pourrait offrir des correspondances sur les deux lignes de trains. Si la liaison sur la ligne Vallorbe – Le Pont – Le Brassus est privilégiée, l'intérêt pour la population vaudoise, en termes de desserte, est dans ce cas-ci de nouveau limitée.

En termes de potentiel, les Communes de Les Rousses et Bois d'Amont comptaient en 2017 environ 800 travailleurs frontaliers à destination du Chenit, de L'Abbaye ou du Lieu. Ce chiffre monte à environ 1'400 en incluant les Communes de Morez et Morbier. L'intérêt d'une ligne de transport public par rapport aux navettes d'entreprises déjà mises en place ou planifiées, à destination directe des collaborateurs des entreprises horlogères, et donc calquées au plus proche sur leurs besoins, devrait être analysé.

En outre, le fait que 70 % des kilomètres parcourus sur la liaison La Cure – Les Rousses – Bois d'Amont – Le Brassus le sont sur sol français soulève un certain nombre de questions de gouvernance et de financement. La mise en œuvre d'une offre transfrontalière requiert la création d'un organisme de droit public transfrontalier de type groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), dans le respect des accords bilatéraux. Le GLCT doit être composé d'un organe décisionnel ainsi que d'un organe technique. La mise en œuvre d'une nouvelle ligne de bus nécessiterait notamment la mise en appel d'offre de cette nouvelle prestation.

### **3. Perspectives**

Par ailleurs, pour les besoins spécifiques de la Vallée de Joux en direction de La Côte, des relations plus rapides sont possibles par le col du Marchairuz et St-George permettant de relier Le Brassus à Nyon en 75 minutes ou Le Brassus à Allaman en 60 minutes, à comparer aux 85 minutes nécessaires entre Le Brassus et Nyon via Les Rousses et La Cure (pour autant que les correspondances soient optimales). Les pistes de solution sont multiples, elles doivent aussi être mises en relation avec le potentiel identifié. Les données statistiques issues des relevés structurels de 2011 à 2015 permettent d'identifier une centaine de pendulaires habitant les Communes du Chenit, de l'Abbaye ou du Lieu et travaillant dans le territoire de La Côte, entre Coppet et Morges.

La mobilité constitue un enjeu dans cette région. Les projets de développement prévus – comme l'agrandissement du site de production de l'entreprise horlogère Audemars Piguet au Brassus, avec, à terme, quelques 1200 collaborateurs attendus sur ce Campus et la construction de 720 places de stationnement – constituent une opportunité pour se pencher à nouveau sur les déplacements en relation avec la Vallée de Joux. Si cette entreprise, tout comme d'autres, a déjà mis en place une série de mesures de gestion de la mobilité et a travaillé sur un plan de mobilité d'entreprise pour inciter ses employés à se déplacer de manière durable, une réflexion globale est nécessaire.

C'est à ce titre qu'une étude de mobilité régionale a été lancée par les trois Communes de la Vallée de Joux, en collaboration avec les principales entreprises locales et l'association de développement économique régionale (ADAEV). Elle a pour objectif d'identifier les conséquences du développement économique pressenti dans la région à l'horizon 2030 sur les modalités de circulation et de définir les mesures à mettre en œuvre pour, le cas échéant, adapter le réseau et encourager le report modal. Le Canton, par la Direction générale de la mobilité et des routes, sera intégré au suivi de cette étude et pourra se pencher de manière ciblée et approfondie sur d'éventuelles solutions de desserte par les transports publics.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 15 janvier 2020.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*