

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à la simple question Patrick Simonin - Offre ferroviaire 2050 : Eclépens – Eclépens Gare, un chaînon manquant du réseau régional ?

#### *Rappel de la simple question*

*Tant l'EMPD dédié au développement de l'offre ferroviaire 2050 (217) que la volonté, dans le Plan climat vaudois, d'augmenter massivement l'offre en transport public régionale sont enthousiasmants.*

*Dans l'EMPD(217), il est fait référence : à développer notre réseau « ... à l'image des cantons alémaniques » ainsi qu'à « L'amélioration de l'offre sur les lignes secondaires représente également un enjeu important pour la prochaine décennie. Elle permettra de desservir les centres régionaux et locaux... »*

*En partant du constat que les cantons alémaniques n'ont pas construit un réseau ferroviaire uniquement en étoile autour de leur capitale, je dépose la simple question suivante :*

*Comme les CFF l'ont fait par le passé, serait-il possible dans le cadre de l'EMPD (217) de « Etudier la pertinence d'un nouveau tronçon ferroviaire Eclépens – Eclépens Gare », car la donne évolue et un réseau en toile d'araignée est à réfléchir.*

#### *Commentaire(s) :*

*Ce demi-kilomètre de voie permettrait d'offrir des liaisons directes depuis La Vallée de Joux et/ou Vallorbe à Yverdon-les-Bains. Réétudier cette possibilité se justifie par les chiffres d'évolution du trafic présentés et en complément de décisions prises : travaux de la future Gare du Day pour améliorer les correspondances, éventuelle future ESSC pour plus de 1000 étudiants à St-Loup (crédit d'étude accepté) et future halte d'Y-Parc avec ses milliers d'emplois, entre autres.*

*Passablement d'étudiants et travailleurs (y.c. frontaliers) parcourent le Nord Vaudois dans toute sa largeur, sans une offre en transports publics performante, et favorisent donc majoritairement la voiture.*

*Si la réponse venait à être négative, car techniquement plus réalisable, car devant traverser le faisceau du Centre Courrier d'Eclépens, j'en serai forcément déçu de ne pas avoir laissé cette voie ouverte, syndrome du Canal Rhône au Rhin, planifié à l'époque sur les mêmes terres.*

*(Signé) Patrick Simonin*

## Réponse du Conseil d'Etat

### Préambule

Le Gouvernement vaudois soutient une politique ambitieuse avec la rédaction du plan climat, dont un des domaines principaux de mesures de réduction d'émission de gaz à effet de serre est la mobilité. Sur ces bases, l'effort à fournir repose sur un renforcement du report modal vers les transports publics et la mobilité douce, une transition énergétique des véhicules individuels et la disponibilité de services permettant d'optimiser la mobilité. Sans nul doute, le développement adéquat du réseau ferroviaire, véritable colonne vertébrale du réseau de transports publics, contribuera de manière significative à cet effort commun. Pour répondre à ces enjeux environnementaux et de protection du climat, le développement de l'attractivité du réseau ferroviaire constituera un des enjeux centraux du développement de l'offre ferroviaire à l'horizon 2050.

De manière générale, le programme cantonal de développement de l'offre ferroviaire à l'horizon 2050 devra établir les possibilités de développement du réseau pour les années 2035 à 2050. En premier lieu, il intégrera des réflexions en matière de mobilité dans le canton de Vaud, en tenant compte des perspectives d'évolution démographique, économique, technologique et sociologique. Plusieurs scénarios, envisagés pour modéliser l'évolution des projections de la demande de transport, permettront d'appréhender les besoins de mobilité à l'horizon 2050. Lorsque ces derniers auront été établis, selon les scénarios retenus, alors il s'agira de réfléchir aux perspectives de développement de l'infrastructure ferroviaire cantonale en jouant sur l'augmentation des capacités de transport, de l'attractivité des transports publics par le déploiement d'une offre attrayante ou encore des changements des habitudes de vie (télétravail) pour augmenter massivement le report modal vers les transports publics. Pour ce faire, le prolongement de lignes ou la réalisation de nouveaux tracés, par exemple, feront partie d'hypothèses de travail, et seront évalués dans le cadre de l'élaboration de ce programme cantonal.

### Analyse de la proposition

Une ligne Eclépens – Eclépens Gare, telle que proposée dans la simple question, aurait en théorie effectivement l'avantage de favoriser les échanges en transport public entre les bassins du Nord Vaudois, Vallorbe et la Vallée de Joux, ainsi que les besoins des frontaliers pendulaires se rendant dans la région yverdonnoise.

Actuellement, sur un trajet Yverdon-Vallorbe, la voiture reste plus attractive que le train. Le temps de trajet est d'environ 25 minutes en voiture contre de 51 minutes avec le train (cadence horaire et changement à Cossonay-Penthalaz). Avec la construction de ce nouveau tronçon, il serait possible de réduire le temps de trajet entre ces deux localités de 10 à 15 minutes, et de supprimer par la même occasion une correspondance en gare de Cossonay-Penthalaz, souvent rédhibitoire pour les usagers.

### Perspective

Les études menées dans le cadre du programme cantonal permettront d'établir un diagnostic complet du réseau existant, et de planifier la demande de transport sur l'ensemble du territoire cantonal. Sur ces bases, il s'agira d'évaluer des concepts d'offre permettant de répondre aux besoins établis et de renforcer l'attractivité du transport ferroviaire par exemple en augmentant les cadences, en réduisant les temps de parcours. En deçà de ces dernières considérations, il s'agira également d'évaluer la faisabilité et le cadre financier des mesures d'aménagement nécessaires dans la zone concernée qui s'est densifiée ces dernières années.

Toutefois, même si l'attractivité d'une telle liaison est avérée, le dimensionnement de la demande effective ainsi que la possibilité d'insérer des prestations de transport supplémentaires (par exemple Vallorbe – Yverdon-les-Bains) dans l'offre ferroviaire prévue à l'horizon 2035 devront bien évidemment encore être approfondis. Pour rappel, les développements de l'offre ferroviaire doivent être portés par les cantons dans le cadre du programme de développement stratégique de l'offre (PRODES). C'est justement dans cette perspective que le canton de Vaud entend analyser la proposition de ce nouveau barreau ferroviaire dans l'optique de l'inscrire, si le rapport coût-utilité le justifie, dans une prochaine étape d'aménagement, ultérieure à 2035.

Le Canton, par la Direction générale de la mobilité et des routes, intégrera l'évaluation de l'amélioration de l'offre entre les bassins du Nord Vaudois, Vallorbe et la Vallée de Joux, ainsi que les besoins en infrastructure qui pourraient en découler dans le cadre des réflexions pour l'élaboration de son programme de développement de l'offre ferroviaire à l'horizon 2050.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 7 octobre 2020.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*