

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

Pétition pour une ligne de bus directe entre Moudon gare et Epalinges Croisettes

1. PREAMBULE

Pour traiter de cet objet, la commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 27 mai 2021, à la salle du Bicentenaire, Place du Château 1 à Lausanne. Elle était composée de Mmes Valérie Induni, Alette Rey-Marion (remplaçant Philippe Liniger), de MM. Daniel Trolliet, Pierre-André Pernoud, Pierre Zwahlen, François Cardinaux, Olivier Petermann, Olivier Epars, Daniel Ruch, Philippe Cornamusaz (remplaçant Guy Gaudard), sous la présidence de M. Vincent Keller.

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

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaires : La délégation était composée de : Mmes Annick Kolb et Florie Leka, M. Nathanaël Repond.

Représentants de l'État : La délégation était composée de : M. Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports de la DGMR.

3. DESCRIPTION DE LA PÉTITION

La pétition, émanant d'habitant.e.s de la région de Moudon et environs, demande à l'Etat de Vaud de soutenir la mise en service d'une ligne de bus directe de Moudon à Lausanne-Croisettes, aux heures de pointe. Cette option a pu être testée du 15 mai au 6 octobre 2019, durant la période de travaux sur la ligne CFF. Les usagers ont pu en apprécier les nombreux avantages.

4. AUDITION DES PÉTITIONNAIRES

Cette pétition demande la mise en place permanente aux heures de pointe au moins, d'une ligne de bus directe entre la gare de Moudon et la station du M2 Epalinges Croisettes. Elle a été lancée en septembre 2019 et a récolté des signatures jusqu'en mars 2020. La population s'est montrée très favorable envers le texte. 516 signatures ont été récoltées, avant que la récolte ne soit interrompue en raison de la crise sanitaire. Les signataires proviennent tant de Moudon que des villages alentours dont les habitant.e.s sont tout aussi concerné.e.s par la pétition, parce qu'ils empruntent aussi la ligne quotidiennement.

Les raisons ayant conduit à déposer la pétition sont de deux ordres :

- Durant la réfection de la RC 601 (route de Berne), une voie a été supprimée pour les automobilistes, conduisant à de longs embouteillages, sans que l'offre de bus n'augmente. Les pétitionnaires pensent qu'il est important d'offrir aux pendulaires un trajet en bus reproduisant le trajet emprunté par les voitures individuelles. Plusieurs signataires se sont dit prêts à privilégier le bus par rapport à leur voiture, si une ligne directe était mise en place. Cela fut d'ailleurs le cas durant l'été 2019, lorsque la ligne ferroviaire a été en travaux. Durant cette période, la population a apprécié ce trajet direct en bus de remplacement. Les pétitionnaires rappellent également l'avantage du bus sur la voiture, dans la transition écologique.

- La région est en plein développement. La population de la Haute-Broye, et en particulier celle de Moudon, augmente rapidement. Par ailleurs, 1200 étudiant.e.s sont attendu.e.s dans le cadre du projet IMAGO, à Granges-Verney. Le nombre de pendulaires Moudon-Lausanne augmente également, ce qui créera à l'avenir encore plus d'encombrement de la route de Berne. Les pétitionnaires ont examiné les alternatives à une ligne de bus directe mais aucune ne leur semble intéressante. L'offre ferroviaire semble déjà maximale et les trains sont bondés, hors période COVID. De plus le train rejoint la gare et non pas les hauts de la ville de Lausanne. Le même problème se rencontre avec la ligne de bus actuelle, qui a un tracé différent de celui souhaité et dont les véhicules sont rapidement bondés dès Mézières.

La Municipalité de Moudon a annoncé aux pétitionnaires qu'elle soutenait très majoritairement leur point de vue et la majorité des membres de l'exécutif communal ont signé la pétition. La Municipalité a par ailleurs transmis la demande à la COREB (Communauté régionale de la Broye) qui s'est également prononcée favorablement. En résumé, les pétitionnaires sont persuadés que l'introduction d'une ligne de bus directe permettrait de diminuer le trafic automobile et que cette proposition s'inscrit dans le plan climat du canton de Vaud. Ils sont d'avis que cette ligne serait tout à fait rentable, au vu de l'affluence sur la ligne aux heures de pointe.

Un député demande pourquoi ce n'est pas la Municipalité qui a fait la demande et combien de bus en ligne directe par jour ils imaginent.

Les pétitionnaires répondent qu'ils pensent à des courses directes durant les heures de pointe, soit entre 6h00 et 8h00, puis entre 17h00 et 19h00. En dehors de ces périodes, il n'y a pas de bouchons sur la route de Berne. Ils précisent qu'une voie est réservée aux bus, sans en prévoir de nouvelle pour les voitures, ce qui donne l'impression dans la Broye qu'il y a un vrai souhait de diminuer le trafic en direction de Lausanne, sans donner la possibilité de faire le trajet par d'autres moyens.

Une députée demande s'il existe des statistiques couvrant la période durant laquelle une ligne directe de substitution a été mise en place (mai – octobre 2019).

Les pétitionnaires répondent qu'il n'y a pas eu de statistiques, mais un simple constat de leur part.

Un député demande si le P+R de Moudon serait suffisant pour accueillir de futur.e.s utilisateurs.trices de la ligne de bus.

Les pétitionnaires répondent que la commune de Moudon est en train de revoir son plan de parcage et ferait le nécessaire en cas de besoin. Ils pensent que ce sont surtout les habitant.e.s de Moudon qui utilisent actuellement leur voiture et pourraient changer leurs habitudes de transport. Par ailleurs, il y a 2 P+R à Moudon, l'un gratuit et bien utilisé, l'autre payant, avec 50 à 100 places et encore des capacités.

Un député demande quel est le gain de temps par rapport au train, étant entendu que trains et bus n'arrivent pas au même endroit. Il souhaite également savoir si les pétitionnaires ont répondu à la mise en consultation des horaires de TP pour transmettre leur demande.

Les pétitionnaires estiment le trajet en train Moudon – Lausanne à 55 minutes, alors que le bus TL direct Moudon – Croisettes serait de 20 à 25 minutes avec une voie dédiée et que le trajet actuel en bus est de 45 minutes environ. L'un des pétitionnaires a utilisé la voie de la consultation des horaires TP et a adressé des demandes, tant à la Municipalité qu'aux TL et à la DGMR. Celle-ci a répondu que la demande ferait l'objet d'une analyse approfondie, après collecte de données.

Un député rectifie le temps du trajet en train, celui-ci étant de 39 à 43 minutes.

Les pétitionnaires relèvent que les changements de train (à Palézieux) sont compliqués pour les personnes à mobilité réduite, que les trains sont bondés aux heures de pointe et qu'il y a des embouteillages pour les automobilistes.

Un député s'inquiète de la concurrence entre modes de transports publics. Le train a l'avantage d'arriver au centre de Lausanne.

Les pétitionnaires relèvent la diversité des publics ; le bus est surtout utilisé par les personnes travaillant dans les hauts de Lausanne. Par ailleurs, le bus serait particulièrement utilisé par les habitant.e.s de Moudon et de la Haute-Broye tandis que le train concernerait également la Basse-Broye.

Un député relève que le meilleur moyen de transport est le train, avec une cadence au quart d'heure.

Les pétitionnaires estiment impossible d'avoir des trains au quart d'heure, vu la voie unique jusqu'à Palézieux.

Un député demande si la voie « bus » en site propre est en cours de réalisation.

Les pétitionnaires répondent que le tronçon entre Epalinges et le Chalet-à-Gobet est actuellement en travaux.

5. AUDITION DES REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT

Le contexte général est expliqué par le représentant de la DGMR. Le transport public régional routier a pour objectif une desserte fine du territoire de / jusqu'à une gare de correspondance, avec en toile de fond la question de l'équité de traitement entre les différentes régions, ainsi que les aspects économiques et de financement des lignes. Il faut un minimum de recettes et de fréquentation pour justifier la mise en place d'une ligne régionale, concrètement un taux de couverture de 20% au moins des coûts par les recettes. Il relève qu'il n'est pas possible d'offrir des liaisons directes point par point entre chaque lieu du canton.

Dans la situation soulevée par les pétitionnaires, il précise qu'il y a deux corridors de transport public, le ferroviaire et le routier. Le transport ferroviaire a un temps de parcours un peu plus long (env. 4 minutes), avec plus de confort, mais plus de zones tarifaires pour rejoindre Lausanne. Le transport par bus est légèrement moins long, avec un confort inférieur et moins de zones tarifaires. Mais, en termes de temps de parcours, tout dépend surtout de la destination finale du voyageur (zone gare de Lausanne / zone Vennes-Sallaz-CHUV).

Au niveau ferroviaire, la cadence est passée à la demi-heure en décembre 2017, avec un changement à Palézieux, une fois sur deux, en raison des travaux en gare de Lausanne. Le Canton cherche à développer un 3^{ème} train rapide avec un temps de parcours réduit, à un horizon non déterminé. Malgré les difficultés techniques, il y a une réelle volonté de développer cet axe ferroviaire.

La pétition soulève plusieurs questions :

- Le signal envoyé par le canton aux autorités fédérales, par rapport au développement ferroviaire, celui-ci pouvant se retrouver en concurrence avec la liaison directe en bus.
- Le signal envoyé aux CFF qui investissent environ 200 millions de CHF pour la mise en conformité des quais sur la ligne de la Broye.
- Le risque de voir la fréquentation des trains diminuer

Elle représenterait toutefois une opportunité de capter une nouvelle clientèle (automobilistes actuels) et de réduire la surcharge aux heures de pointe.

Le représentant de la DGMR transmet également des informations sur l'état de la planification cantonale sur cet axe :

- Dans le cadre du plan climat vaudois, la mesure no 3 en faveur du réseau de bus régional prévoit la possibilité de liaisons directes entre Moudon et Epalinges Croisettes.
- Cette mesure est planifiée, après les travaux sur la route cantonale RC 601.

- Pour pouvoir justifier une offre supplémentaire par une nouvelle ligne de bus directe ou par l'intégration de courses directes dans la ligne existante, il s'agira en premier lieu de mesurer l'utilisation des prestations, avec les données effectives de l'horaire 2022.

En conclusion, le représentant de la DGMR explique que des prestations supplémentaires équivalentes à celles demandées par la pétition sont déjà planifiées. Que la mise en œuvre est prévue pour décembre 2023. Que le volume des prestations doit être en adéquation avec les critères de financement fédéraux du trafic régional, notamment la nécessité d'une fréquentation suffisante, de recettes et de coûts maîtrisés. Que la situation sera à réévaluer. Qu'il y a une volonté forte de continuer à développer les liaisons ferroviaires.

Un député demande combien de bus partent chaque jour de Mézières et évoque la problématique des temps d'attente du trafic routier aux passages à niveau.

Le représentant de la DGMR informe que la cadence est à la demi-heure et ne devrait pas changer à moyen terme. Il y a 34 paires de courses par jour, avec l'objectif de monter à 40, ce qui améliorera la desserte avec le réseau de bus du Jorat. Les mises en service prévues en décembre 2021 vont amener de grandes améliorations, notamment une offre au quart d'heure sur le tronçon Savigny-Lausanne.

Une députée informe du besoin de développement d'offre TP en bus dans la région.

Un député revient sur la question des parkings d'échange.

Le représentant de la DGMR explique que des études régionales sont menées pour dimensionner les B+R (vélos) et les P+R, en lien avec les développements de l'offre TP, ceci dans le cadre de la stratégie des interfaces de transport validée par le Grand Conseil.

Un député demande quelles seraient la capacité et le type de bus mis en circulation.

Le représentant de la DGMR informe qu'il s'agirait probablement de bus articulés et que le trajet devrait être de 20 à 22 minutes.

Un député demande si la voie bus sera en site propre jusqu'à Montpreyveres, dans le cadre des travaux de requalification de la RC 601.

Le représentant de la DGMR informe que la possibilité de remontée de files a été étudiée.

Une députée demande confirmation que des courses directes seront introduites dès décembre 2023, dans le cadre du plan climat. Dès lors, il lui apparaît que la demande des pétitionnaires sera satisfaite.

Le représentant de la DGMR confirme l'intention, mais précise que la mesure doit encore être évaluée en matière de financement et d'exploitation.

Un député demande si la reconstruction de la ligne ferroviaire du Jorat fait partie des projets du canton pour relier efficacement la Broye à Lausanne.

Le représentant de la DGMR explique que cela a été étudié dans le cadre de la vision prospective 2050, mais qu'il a été estimé qu'il n'y a pas de besoin suffisant sur cet axe pour justifier des travaux aussi importants. L'accent est mis sur le développement de la ligne actuelle, avec l'objectif d'insérer un train supplémentaire Lausanne-Payerne, lorsque la capacité des trains RE (Regio Express) aura été doublée entre Lausanne et Genève.

6. DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMISSION

Les député.e.s présent.e.s sont très partagé.e.s sur la pétition. Plusieurs relèvent qu'il faut avant tout privilégier le transport ferroviaire par rapport au transport par bus, émetteur de CO2. Il est relevé que le transport par bus doit permettre une desserte fine du territoire et qu'on ne peut pas imaginer que, dans toutes les régions, on commence à demander des liaisons directes en plus des liaisons reliant les

différents villages. Le concept actuel de déplacements en train de gare à gare, complétés par une distribution fine dans le territoire, village par village leur semble plus en phase avec la mobilité de demain.

Les député.e.s sont également partagé.e.s par rapport à l'information donnée par la DGMR quant à l'introduction d'une ligne directe dès décembre 2023. Pour certain.e.s., il s'agit de soutenir la pétition afin de donner un signal clair à la DGMR quant à l'importance de cette ligne directe et aller de l'avant. Pour d'autres, il n'est pas nécessaire de soutenir la pétition, étant donné que cette ligne directe devrait de toute manière être mise en œuvre à moyen terme.

7. VOTE DE RECOMMANDATION

Par quatre voix pour la prise en considération et renvoi au Conseil d'Etat, six voix contre et une abstention, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Cossonay, le 14 septembre 2021

La rapportrice :
Valérie Induni