

RAPPORT DU CONSEIL D'ÉTAT AU GRAND CONSEIL

**sur le postulat Maximilien Bernhard et consorts
pour un meilleur développement des transports publics sur l'axe Chavornay-Vallorbe**

Rappel du postulat (08_POS_049)

Le 29 janvier dernier, le Grand Conseil a accepté de prendre en considération un postulat du député Daniel Mange visant à sécuriser la semi-autoroute (A9b) située sur l'axe Chavornay-Vallorbe par la pose d'une berme centrale. L'étude de ce postulat a démontré que les transports publics de cette région du canton étaient très déficitaires. Il faut par exemple plus de trois quart d'heures pour se rendre de Chavornay à Vallorbe en train, et près d'une heure en bus, alors qu'il faut vingt minutes pour effectuer le même trajet en voiture en empruntant l'autoroute.

Tout le monde ou presque s'accorde à dire qu'un développement des transports publics est indispensable. La mobilité est nécessaire au bon fonctionnement de l'économie. Il convient dès lors d'optimiser les infrastructures existantes, en l'occurrence les lignes de bus et de train, permettant ainsi de limiter les atteintes à l'environnement.

L'extension du réseau doit également se faire dans les régions périphériques. Dans le cas qui nous intéresse, cela devrait inciter plus de personnes à utiliser les transports publics. A l'heure d'un accroissement de la mobilité des travailleurs, il est opportun d'étudier la mise en place d'un réseau performant.

La semi-autoroute A9b est d'ores et déjà engorgée aux heures de pointe à l'approche de la douane lors de la rentrée des travailleurs frontaliers, sans compter les accidents frontaux qui se sont multipliés ces dernières années avec les conséquences tragiques que l'on connaît. Les transports publics doivent dès lors être développés et se rendre attractifs. Des bus postaux supplémentaires pourraient être prévus tant le matin qu'en fin d'après-midi, en collaboration avec les principales entreprises de la région. Une mise en place de parkings d'échange pourrait à terme voir le jour. Il n'est d'ailleurs pas exclu que les autorités politiques de la France voisine s'y intéressent également.

Les possibilités d'amélioration du réseau sont importantes dans cette partie du canton. Dans son programme de législature, le Conseil d'Etat s'est fixé comme objectif de réduire de manière significative la part des transports individuels motorisés dans le total des distances parcourues. Je demande par conséquent au Conseil d'Etat, par voie de postulat et conformément à l'article 118 de la loi sur le Grand Conseil, d'étudier la possibilité d'améliorer le développement des transports publics sur l'axe Chavornay-Vallorbe.

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

1 Préambule

Le Conseil d'Etat mène depuis plus de 20 ans une politique volontariste de développement de l'offre et des infrastructures de transport public dans toutes les régions du canton pour relier les territoires entre eux et soutenir le report modal, levier indispensable d'une mobilité plus fluide, générant moins de nuisances et respectant le climat. Pour ce faire, il a réalisé des investissements massifs dans l'offre, les infrastructures ainsi que le matériel roulant, tout en œuvrant à des stratégies sectorielles transversales pour permettre le développement des interfaces de transports publics, favoriser le co-voiturage ou encore inciter les entreprises à mettre en œuvre des plans de mobilité.

Cette politique volontariste figure dans les trois programmes de législature qui se sont succédés depuis le dépôt du postulat du député Maximilien Bernhard et elle a permis, année après année, d'améliorer de manière significative le réseau de transport public dans le Canton, non seulement dans les agglomérations mais aussi dans les régions périphériques.

Dans son postulat, le député Maximilien Bernhard (et consorts) demandait au Conseil d'Etat « d'étudier la possibilité d'améliorer le développement des transports publics sur l'axe Chavornay – Vallorbe ».

Dans le cadre de son développement oral, ainsi que lors de la séance de la commission qui s'est réunie le 19 juin 2008, la problématique soulevée par le postulat avait été élargie aux aspects suivants :

- Intérêt d'étudier l'offre de transport public dans un périmètre élargi, notamment en incluant l'offre transfrontalière ;
- Développement d'autres solutions pour diminuer l'utilisation des transports individuels motorisés par les frontaliers.

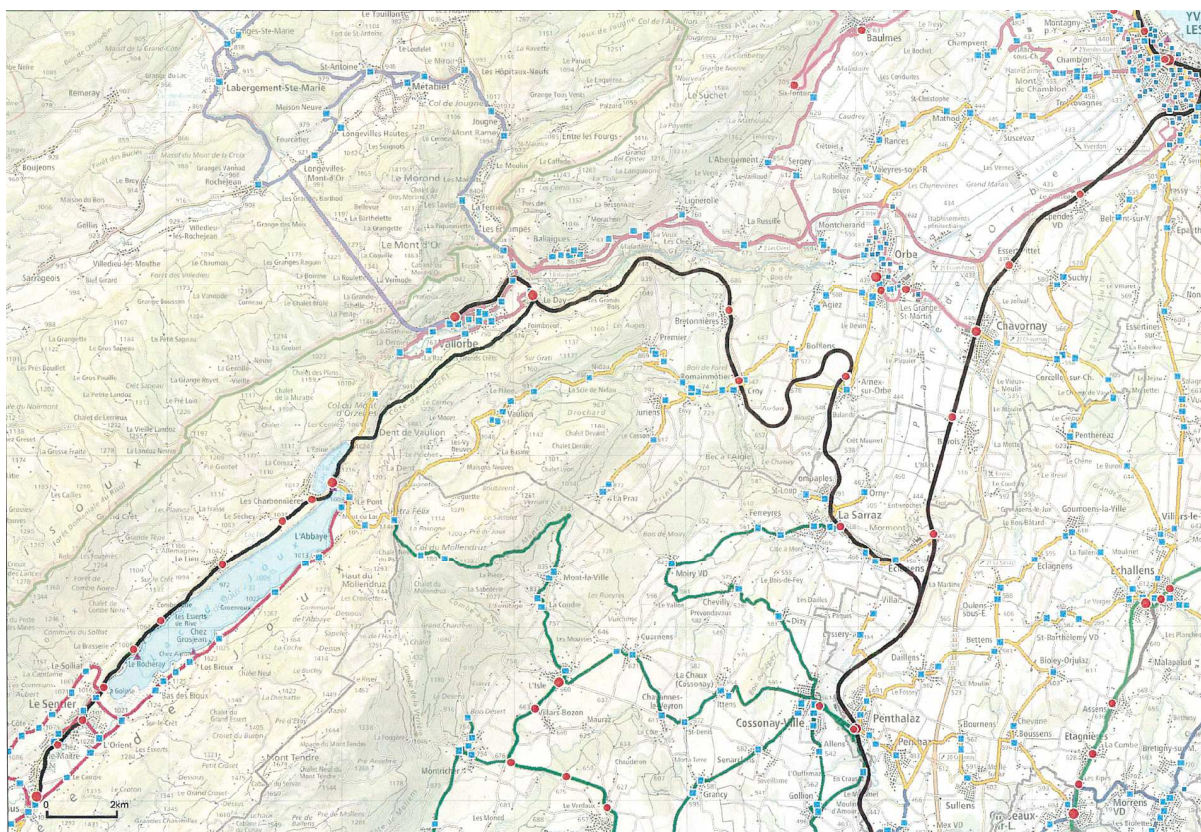
C'est pourquoi le rapport qui suit s'attelle à dresser un état des lieux de l'évolution de l'offre en transport public et des projets mis en œuvre pour favoriser le report modal non seulement dans le secteur Chavornay – Vallorbe mais aussi plus globalement dans les régions de la Vallée de Joux, Vallorbe, Orbe et Yverdon-les-Bains, sous l'angle aussi bien régional que transfrontalier.

Il s'articule en 4 volets principaux :

1. Politique en faveur du report modal et du développement des transports publics : rappel de la politique du Conseil d'Etat en matière de développement des transports publics ;
2. Etudes régionales et locales : mise en perspective des problèmes et solutions esquissées dans plusieurs études de mobilité et d'accessibilité conduites dans les régions susmentionnées par les acteurs privés et collectivités publiques ;
3. Développements de l'offre en transport public interne au canton et transfrontalière, par type de mode de transports, ainsi que les perspectives ;
4. Autres types de mesures déployées, notamment le covoiturage, les plans de mobilité d'entreprises et le développement des interfaces de transports publics, P+R notamment.

Ce rapport montre que, dans le Canton de Vaud, c'est principalement autour du développement du RER Vaud et de l'offre des lignes de bus et de trains régionaux se connectant aux gares principales que se sont concentrés les efforts, avec des développements d'offre importants ces dernières années. Parmi celles-ci, la mise en service de la nouvelle gare du Day en août 2022, et les améliorations d'offres aussi bien ferroviaires que routières qui l'ont accompagnée. La planification et le développement en cours des interfaces de transport dans le district du Jura Nord vaudois permettra d'améliorer l'accès multimodal à un réseau de transport public devenu globalement plus dense et plus efficace.

En matière de mobilité transfrontalière, les enjeux relevés ont pu, en partie, être relevés. Si certaines solutions ont fédéré l'ensemble des acteurs concernés et sont mises en œuvre avec succès depuis plusieurs années – mesures de co-voiturage dans l'Arc jurassien, déploiement de plans de mobilité d'entreprise par exemple – d'autres se sont révélées plus complexes à réaliser. En matière de transport ferroviaire entre la France et la Suisse l'offre initiée en 2013 a été renforcée en 2020 entre Pontarlier, Frasnay et Vallorbe, améliorant l'accessibilité des travailleurs frontaliers par le train. Toutefois, le développement de lignes de bus transfrontalières ou encore la création de nouvelles dessertes ferroviaires sont confrontés aux nombreuses problématiques politiques, stratégiques, financières ou encore techniques propres aux projets transfrontaliers : le nombre important de parties prenantes, les intérêts et processus décisionnels différents, les différences territoriales, les capacités de financement, les contraintes techniques liées aux infrastructures et au matériel roulant ferroviaires d'un côté et de l'autre de la frontière.



Réseau de transport public dans le district Jura-Nord vaudois (état décembre 2022).

- RER Vaud
- Lignes de bus exploitées par CarPostal
- Lignes de trains et bus exploitées par TravyS
- Lignes TER et TGV

2 Politique en faveur du report modal et du développement des transports publics

2.1 Programmes de législature du Conseil d'Etat vaudois

La politique publique de mobilité cantonale, ancrée dans le Plan directeur cantonal (PDCn), repose notamment sur le développement d'une mobilité multimodale pour fluidifier les déplacements des personnes et des biens et pour améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants du Canton tout en protégeant l'environnement des nuisances générées par les déplacements.

Offrir une alternative crédible à la voiture individuelle motorisée pour favoriser le report modal vers les transports publics et les modes actifs est un objectif majeur du Conseil d'Etat vaudois depuis de nombreuses années, réaffirmé dans ses programmes de législature successifs.

Pour la période 2007-2012, parmi les mesures phares de l'action du Conseil d'Etat, figurait la mise en œuvre du Plan directeur cantonal, en particulier le développement des infrastructures de transport et les projets d'agglomération, à travers notamment la stratégie cantonale de développement des transports publics à l'horizon 2020 (édité en 2006).

Le programme de législature 2012-2017 soulignait que « le besoin d'accompagner la croissance économique et démographique requiert de relier toutes les régions à un même réseau cohérent, dense et connecté aux autres cantons, permettant toutes les mobilités. Des augmentations de fréquence et de desserte sur les réseaux régionaux (trains et bus) sont donc nécessaires, de même que des augmentations de capacité sur les lignes nationales qui traversent le territoire vaudois ».

Pour la législature 2017-2022, le Conseil d'Etat confirmait son intention « d'améliorer substantiellement l'offre de transport public en augmentant les cadences des lignes régionales, tant sur le RER Vaud que sur les lignes de bus ou celles des chemins de fer privés [...] », mais aussi « de développer en particulier les interfaces (gares, stations, parkings d'échange) de transport pour favoriser le report modal, l'autopartage, le covoiturage et la mobilité douce. » Sa volonté était également « d'encourager le développement de la mobilité non-polluante, en respectant la priorité donnée au transfert modal, tout en favorisant particulièrement l'autopartage et les modalités du même ordre ».

Enfin, durant la législature en cours, le Conseil d'Etat entend poursuivre le développement des réseaux de mobilité durable pour accompagner les besoins de la population et des entreprises sur tout le territoire cantonal, aussi bien par le développement des transports publics (lignes de bus régionales notamment), que des interfaces de transport de voyageurs ou encore des réseaux cyclables; l'élaboration de deux stratégies complémentaires, la première en faveur du covoiturage, la seconde en faveur des plans de mobilité, viendra compléter cette vision.

Ainsi, ces quinze dernières années, le Conseil d'Etat a exprimé sa volonté politique forte de créer les conditions-cadres d'une mobilité multimodale et durable, fondée sur des stratégies sectorielles cohérentes et interconnectées. Cela a donné lieu à des concrétisations dans toutes les régions du Canton. Le présent rapport met en lumière les développements opérés dans les régions du Nord vaudois et de la Vallée de Joux, aussi bien sous l'angle du transport interne que du transport transfrontalier.

2.2 Enjeux de la mobilité transfrontalière

Dans les régions transfrontalières, l'identification et la mise en place de mesures permettant de favoriser une mobilité multimodale, décarbonée et partagée implique la recherche et la mise en place de solutions diverses, souples et mesurées, répondant aux besoins de l'ensemble des régions concernées et dépendant également des infrastructures et de l'accessibilité existantes ainsi que des typologies de territoire.

La gestion de la mobilité transfrontalière exige la mise en réseau d'un large panel d'acteurs publics comme privés aux différentes échelles. A titre d'exemple, dans la région du Nord vaudois et de la Vallée de Joux, les questions de mobilité impliquent un travail en commun entre les acteurs institutionnels suisses et français, en particulier le Canton de Vaud et la Région Bourgogne - Franche-Comté, les entreprises de transports publics (Travys, CarPostal, AVJ, CFF, SNCF), les associations de promotion économique de part et d'autre de la frontière (du côté vaudois, les associations de développement économique du Nord vaudois – ADNV, de la Vallée de Joux – ADAEV et d'Orbe-Chavornay - ADEOC), ainsi que les entreprises pourvoyeuses d'emplois sur ces territoires.

De plus, dans ce contexte transfrontalier, la mise en place de mesures est fortement liée aux priorités politiques et aux disponibilités financières non seulement du Canton de Vaud mais aussi et surtout de la Région Bourgogne – Franche-Comté où se situe majoritairement les territoires à desservir.

3 Etudes régionales et locales

3.1 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 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 sur une vision d'ensemble de la mobilité transfrontalière, dans la mesure où un seul mode de transport ne répond pas à la multiplicité des besoins. Cette vision est placée dans une perspective de création d'un réseau intermodal de transports comprenant tous les modes de déplacements, à toutes les échelles, ainsi que des solutions spécifiques telles que le covoiturage et les plans de mobilité d'entreprise avec notamment des organisations de navettes pour les travailleuses et travailleurs.

Aujourd'hui, compte tenu de l'évolution du contexte sociétal et institutionnel, des pratiques de mobilité, des usages du numérique, la priorité de la CTJ est de valoriser l'offre existante en transport public, de mieux la faire connaître, de la soutenir et si possible de la compléter localement, tout en faisant la promotion de l'intermodalité et en améliorant la complémentarité des offres¹.

3.2 Schéma régional des déplacements de l'ADNV

L'étude portée par l'ADNV, qui a donné lieu à un rapport technique en 2012, visait à élaborer un diagnostic de la situation des déplacements dans les communes du district Jura-Nord vaudois, excepté la Vallée de Joux, et une vision stratégique de la mobilité à moyen terme, avec des priorités d'actions. Le besoin d'une desserte attractive en transport public, de possibilités d'échanges au niveau des interfaces, du développement des lignes de bus en rabattement sur les gares ferroviaires ainsi que l'encouragement des déplacements transfrontaliers en transport public ou encore l'accessibilité des zones de développement par les transports publics figuraient parmi les objectifs identifiés dans le domaine de la mobilité. Concernant les transports publics, deux mesures avaient notamment été identifiées : l'amélioration de la circulation des bus de la ligne Yverdon-les-Bains-Vallorbe (par l'autoroute) à l'approche de la douane du Creux ; le prolongement des lignes de transports publics existantes en Suisse vers la France avec le soutien de l'ancienne Région Franche-Comté (trains de Vallorbe à l'Abergement-Ste-Marie et bus d'Yverdon-les-Bains et Orbe vers Pontarlier). Malheureusement, ce document n'ayant pas de portée légale, le Plan directeur régional du Nord Vaudois (PDR) n'a pas repris ces propositions de liaisons transfrontalières.

3.3 Etude stratégique d'accessibilité multimodale (ESAM) - Secteur Orbe-Chavornay

Cette étude a été menée en commun entre le Canton, les Communes et l'ADNV entre 2012 et 2014, pour répondre aux préoccupations liées à l'accessibilité dans le secteur Orbe – Chavornay, et établir un concept multimodal d'accessibilité pour les communes et le pôle de développement Orbe – Chavornay, ainsi qu'un programme de mise en œuvre des mesures identifiées. Parmi celles-ci figurent l'intégration dans le RER Vaud de la ligne ferroviaire Orbe – Chavornay avec des liaisons directes vers Lausanne ainsi qu'une fréquence à 30 minutes entre Orbe et Chavornay et la mise en place ou des compléments de plans de mobilité et de plans d'accessibilité dans les entreprises.

3.4 Stratégie transfrontalière de développement de l'arc jurassien franco-suisse

Publiée en 2014, cette étude conduite par la préfecture de l'ancienne Région Franche-Comté et Arcjurassien.ch souligne la nécessité de privilégier la vision d'ensemble de la mobilité transfrontalière dans la mesure où un seul mode de transport ne répond pas à la multiplicité des besoins. L'étude préconise de se placer dans une perspective de création d'un réseau intermodal de transports, allant du ferroviaire grande vitesse aux déplacements pedestres en passant par tous les modes possibles et différents, y compris les bus urbains et interurbains en transfrontalier. Elle relève le besoin d'une meilleure offre en transport public pour proposer une alternative forte aux déplacements en voiture, relevant le besoin d'investir pour la rénovation totale de la ligne des horlogers côté français (8 mois de travaux de modernisation réalisés en 2021 entre Le Locle et Morteau). Elle met en avant le rôle des pôles intermodaux dans ce dispositif que constituent les gares : leur évolution peut être une occasion très intéressante pour repenser leur rôle en termes de lieu d'accueil pour une série de services à destination des travailleurs frontaliers.

3.5 Etude de mobilité régionale de la Vallée de Joux

En 2020, les trois Communes de la Vallée de Joux, en collaboration avec les principales entreprises locales et l'association de développement économique régionale (ADAEV) ont lancé une étude de mobilité. Elle avait pour objectif d'identifier les conséquences du développement économique pressenti dans la région à l'horizon 2030 sur le réseau et de définir les mesures d'accompagnement de cette croissance. Le Canton, par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), a été intégré au suivi de cette étude. Les leviers d'action identifiés sont les suivants :

- L'optimisation du fonctionnement du réseau routier via :
 - Des interventions sur le schéma de circulation et/ou
 - Le réaménagement des carrefours problématiques ;
- La réduction de la part modale « voiture-solo » via :
 - L'intensification de la pratique du covoiturage ;
 - Le renforcement de l'attractivité des transports publics réguliers ou des navettes d'entreprises ;
 - L'encouragement à la pratique des modes actifs pour les déplacements de courte distance.

¹ Pour une nouvelle dynamique de l'Arc jurassien, CTJ Arcjurassien.ch, 2016

3.6 Etudes pour un développement de l'offre ferroviaire transfrontalière

Après de nombreuses années d'absence de service voyageurs, hormis les TGV Lausanne – Vallorbe – Paris, un TER Pontarlier – Frasné – Vallorbe le matin et un TER dans l'autre sens en fin d'après-midi a été mis en place depuis décembre 2012. Ces prestations sont financées par la région Bourgogne – Franche-Comté (2/3) et le Canton de Vaud (1/3). Ce service transfrontalier, transportant environ une centaine de personnes par jour en moyenne, a roulé sans évolution de son volume d'offre jusqu'en décembre 2020. A ce moment-là, la société Lyria a décidé de modifier son plan de transport en réduisant à 3 paires quotidiennes de TGV Lausanne – Vallorbe – Paris. Cela a conduit les deux commanditaires français et suisse à renforcer les prestations de transport régional entre Frasné et Vallorbe en complément de l'offre TER existante entre Pontarlier et Dôle/Dijon. Depuis décembre 2020, il y a donc 3.5 paires de courses par jour entre Frasné et Vallorbe dont une avec origine/destination Pontarlier.

Le Canton de Vaud a la conviction que l'offre ferroviaire régionale transfrontalière a du potentiel et mériterait d'être davantage renforcée. Mais la Région française dispose de moyens financiers limités et ne prévoit pas pour le moment d'augmenter les prestations de transport ferroviaire.

En parallèle, avec la nouvelle offre TGV depuis décembre 2020, le Canton de Neuchâtel conserve des liaisons vers Paris par Frasné. En effet, trois paires quotidiennes de trains *RegioExpress* circulent entre Neuchâtel et Frasné pour donner une correspondance à Frasné sur chaque TGV de Lausanne vers Paris, respectivement reprendre à Frasné les voyageurs de Paris dans le sens inverse. Le matériel roulant utilisé pour ces prestations est du matériel suisse bicourant de type Flirt. Mais le roulement de ces trains est assez improductif en raison de l'attente longue à Frasné (8h06-10h53, 13h06-14h53 et 18h06-20h53).

En 2021, les Cantons de Vaud et Neuchâtel ont mené une étude avec le bureau d'ingénieurs-conseils SMA, spécialiste du ferroviaire, afin d'analyser la situation de l'offre en place sur un périmètre plus étendu considérant les axes Lausanne – Frasné – Dôle – Dijon et Neuchâtel – Frasné – Dôle – Besançon. L'objectif principal était d'identifier plusieurs scénarios visant à améliorer et pérenniser l'offre ferroviaire transfrontalière sur ces axes.

Une analyse des potentiels de déplacements, basée sur des données statistiques suisses de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et françaises de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) a qualifié les liaisons entre les principales villes de ce périmètre transfrontalier de la manière suivante :

- En France, le potentiel le plus important est observé entre Dijon et Besançon. Les liaisons Dôle – Besançon et Besançon – Pontarlier sont d'une importance moindre.
- Entre France et Suisse les liaisons avec le plus haut potentiel concernent Lausanne en lien avec Besançon et Pontarlier.

Du point de vue des temps de parcours avec l'offre ferroviaire en place, les relations transfrontalières ont été classées en fonction de leur attractivité par rapport à la route :

- Beaucoup plus rapides par le rail grâce aux liaisons directes Vallorbe – Frasné ou Pontarlier – Frasné, ainsi qu'entre Dijon, Besançon, Dôle et Mouchard, Arc-et-Senans.
- Performantes sur les liaisons entre Lausanne, Neuchâtel, Pontarlier, Frasné, Dôle et Dijon grâce aux 3 paires de TGV et *RegioExpress*, voire avec certaines TER complémentaires.
- Relations comparables pour tout le périmètre de l'Arc Jurassien (Dijon, Dôle, Lons-le-Saunier, St-Claude, Le Brassus, Lausanne, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel, Travers, Pontarlier et Besançon) lorsque les correspondances entre les trains sont performantes.
- Relations peu ou non performantes dans les autres cas, surtout en raison des mauvaises correspondances entre les trains et du manque absolu de coordination avec l'offre routière complémentaire en France.

Fort de ces constatations, le bureau SMA a proposé deux concepts de transport permettant d'améliorer l'offre ferroviaire dans le secteur transfrontalier :

- Prolongement du train *RegioExpress* Neuchâtel – Frasné vers Vallorbe, avec le plus d'arrêts possibles entre Les Verrières et Vallorbe (scénario 1). Ainsi une offre ferroviaire attractive pourrait être proposée en utilisant le matériel roulant actuel (rame Flirt bicourant) avec trois liaisons journalières. Si une seconde rame était engagée, alors il serait possible d'offrir une cadence aux deux heures entre Neuchâtel et Vallorbe via Pontarlier et Frasné.
- Création de trains *RegioExpress* Lausanne – Vallorbe – Dijon/Besançon et Neuchâtel – Pontarlier – Dijon/Besançon en complément à l'offre TGV. En plus des trois paires de TGV Lausanne – Vallorbe – Paris, les voyageurs de Lausanne auraient une troisième liaison vers Dijon et deux supplémentaires vers Besançon via Dôle. Les clients neuchâtelois, en plus des trois liaisons *RegioExpress* Neuchâtel – Frasné avec correspondance pour Paris, disposeraient aussi d'une troisième liaison vers Dijon et deux supplémentaires vers Besançon via Dôle.

Pour concrétiser ces propositions d'amélioration, des discussions entre autorités organisatrices française (Région Bourgogne – Franche-Comté) et suisse (Cantons de Vaud et Neuchâtel) devraient être entreprises pour échanger sur la possibilité de mettre en œuvre de telles prestations avec comme principales difficultés : d'assurer leur faisabilité technique (matériel roulant bicourant), de régler leur financement (bases légales propres à chaque pays et dispositions financières des partenaires) et enfin de définir un ou plusieurs exploitants.

La récente rupture des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne compliquera davantage la mise en place de telles prestations, ce qui est très regrettable par rapport au potentiel important identifié et à l'attractivité du rail par rapport à la route sur de nombreuses relations. La sous-utilisation des infrastructures ferroviaires existantes est très dommageable, surtout au regard des enjeux climatiques et à la possibilité d'opérer à un réel report modal vers le ferroviaire, si l'offre était rendue plus attractive, alors que le réseau routier est saturé, notamment entre la douane du Creux à Vallorbe et Pontarlier.

3.7 Etude sur la réorganisation du réseau de bus du secteur Yverdon-les-Bains – Orbe - Vallorbe

Pour accompagner les améliorations d'offre planifiées de l'offre ferroviaire Lausanne-Vallorbe et Vallorbe-Le Brassus, le Canton a dû repenser le réseau de bus desservant la région entre Yverdon-les-Bains, Orbe, Vallorbe et le Vallon du Nozon, pour répondre au mieux à la demande en transport public ainsi qu'aux nouvelles conditions d'horaire ferroviaires.

Sur la base du diagnostic du réseau en place, les objectifs principaux suivants ont été définis, en vue de l'évolution du réseau projetée :

- Améliorer la desserte en heures creuses et le week-end dans les secteurs où le potentiel est suffisant, dans le respect des critères fixés par la Confédération pour le trafic régional de voyageurs (TRV) ;
- Mieux relier le Vallon du Nozon à la région d'Orbe et au Nord vaudois en général ;
- Accélérer et simplifier la liaison vers Yverdon-les-Bains depuis Ballaigues et Lignerolle ;
- Conserver une liaison Yverdon-les-Bains – Vallorbe sans changement ;
- Maintenir un lien entre la Vallée de Joux et le centre de Vallorbe ;
- Structurer et systématiser la desserte d'Orbe sur les axes Orbe – Chavornay et sur l'axe de bus Yverdon-les-Bains – Orbe ;
- Prendre en charge un maximum d'élèves sur les lignes de transports publics, notamment dans la région d'Orbe ;
- Optimiser l'exploitation des lignes par une redistribution entre les entreprises de transport implantées localement.

Sur la base de ces constatations, un nouveau réseau de bus a été mis en œuvre en trois étapes, améliorant l'offre en transport public du secteur Orbe – Vallorbe – Yverdon-les-Bains. Les principales modifications du nouveau réseau sont détaillées, sous « Améliorations de l'offre mises en œuvre en décembre 2021, août et décembre 2022 » du chapitre 4.4, ci-dessous.

4 Evolution de l'offre de transport public depuis 2008

4.1 Développement du réseau et de l'offre du RER Vaud

Le Canton a réalisé des investissements massifs pour développer étape par étape le réseau du RER Vaud et en faire la véritable colonne vertébrale du réseau de transport public vaudois, connecté aux trains grandes lignes et aux autres modes de transports régionaux et urbains. Ainsi, les étapes majeures se sont succédées dès la fin des années 2000, en coordination avec les évolutions de l'offre des trains grandes lignes et le développement des infrastructures.

Dix-neuf rames Flirt, modernes et performantes, ont été introduites progressivement entre 2009 et 2011. Elles ont permis une importante amélioration de l'offre de transport sans développement de l'infrastructure : desserte semi-horaire de la halte de Burier, prolongement de la ligne RER 4 de Morges à Allaman, nouvelle halte à Prilly-Malley.

En décembre 2015, les trains RER ont été prolongés d'Yverdon-les-Bains à Grandson, améliorant considérablement la desserte du Nord vaudois. Deux ans plus tard, l'offre était étoffée sur la ligne de la Broye avec une cadence à la demi-heure, en semaine, entre Payerne et Palézieux. Fin 2019, c'était au tour de la région du Chablais de bénéficier du développement du RER Vaud, prolongé jusqu'à Aigle (et jusqu'à St-Maurice en décembre 2022). En 2022, la Vallée de Joux a été connectée au RER Vaud, tandis que 4 trains par heure entre Cully et Cossonay étaient mis en service.

4.2 Offre du RER Vaud dans les secteurs d'Yverdon-les-Bains et de Vallorbe – Vallée de Joux

La mise en service de la nouvelle gare du Day en août 2022 a permis aux trains du RER Vaud, grâce au principe de coupe/accroche, de se séparer et de desservir chaque heure simultanément Vallorbe et la Vallée de Joux. Dans le sens inverse, les deux convois se rejoignent au Day, pour ne former plus qu'un train en direction d'Aigle, en passant par Lausanne. Ainsi, la ligne Vallorbe – Le Pont – Le Brassus fait désormais partie intégrante du réseau du RER Vaud et offre des relations directes chaque heure et tous les jours de la semaine, sans transbordement, entre Lausanne et Le Brassus. L'amélioration de l'offre s'est traduite aussi par la création de liaisons de bus entre le centre de Vallorbe et Le Day, tout comme une augmentation de 15% de la capacité de stationnement P+R au Day grâce à la réalisation d'une interface de transport de voyageurs.

Enfin, depuis le changement d'horaires 2022, le RER Vaud présente une nouvelle structure. Les lignes RER 3 Vallorbe – Lausanne – St-Maurice et RER 4 Vallorbe/la Vallée de Joux - Lausanne – Aigle sont déployées. En outre, l'offre est renforcée avec une cadence à la demi-heure tous les jours entre Lausanne et Le Day, prolongée jusqu'à Vallorbe du lundi au vendredi. Le week-end, les clients empruntant le train Lausanne – Le Day – Le Brassus peuvent changer et prendre un bus dans l'interface du Day pour atteindre le centre de Vallorbe et le site touristique des Grottes.

Concernant le prolongement du RER entre Vallorbe et l'Abergement – mesure d'amélioration de la mobilité transfrontalière identifiée dans le cadre de l'étude du Schéma régional des déplacements du Nord vaudois (voir §3.6) - sa réalisation se heurte à des difficultés techniques liées au matériel roulant et au courant de traction (différents entre la Suisse et la France) et au manque de disponibilité financière du côté français.

Perspectives

Identifiée dans le projet d'agglomération AggloY, la création d'une halte du RER Vaud sur le site du Parc scientifique et technologique d'Yverdon-les-Bains (Yparc) fait partie des mesures retenues dans le programme d'infrastructures ferroviaires pour l'étape d'aménagement 2035 (PRODES 2035), et validées par les Chambres fédérales en 2019. Ce projet très important pour la région contribuera à proposer aux quelques 8'000 emplois attendus sur le site une alternative à la voiture. Une mise en service à l'horizon 2030 est planifiée à ce jour. Cette halte sera desservie par les lignes R1 et R2 (Grandson – Yverdon-les-Bains – Lausanne – Cully) toutes les 30 minutes dès son ouverture.

4.3 Offre ferroviaire dans le secteur Orbe – Chavornay

En 2008, des navettes relient chaque heure Orbe à Chavornay entre 6h et 22h, afin de donner correspondance aux trains régionaux vers Lausanne et Yverdon-les-Bains. Des renforts ont été opérés toutes les 30 minutes aux heures de pointe de semaine, calés sur les trains accélérés en alternance vers Lausanne ou vers Yverdon-les-Bains. En 2009, une paire de courses a été ajoutée à 23h ; en 2010 des courses nocturnes en fin de semaine ont été activées afin d'assurer les correspondances des derniers RER de Lausanne. Depuis 2012, toujours en fin de semaine, des courses nocturnes supplémentaires ont été ajoutées pour relever le train pyjama de Lausanne tandis que les courses après 21h sont faites avec des bus entre Orbe et Chavornay certains soirs.

A partir de l'horaire 2016, le positionnement des ICN entre Yverdon-les-Bains et Bienne, qui circulaient quelques minutes l'un derrière l'autre jusque alors, a été modifié pour qu'ils soient décalés de 30 minutes (l'ICN Bienne – Genève décalé de 30' de l'ICN Bienne – Lausanne). Le trafic régional entre Lausanne et Yverdon-les-Bains a aussi été cadencé toutes les 30 minutes du lundi au dimanche (seulement lundi au vendredi précédemment), avec un train effectuant tous les arrêts et un autre accéléré ne desservant que certaines haltes dont Chavornay. L'extension du RER Vaud vers Grandson, évoquée plus haut (§4.1), qui a vu sa desserte cadencée à la demi-heure, s'est faite à la même occasion. Toutefois, la nouvelle structure d'offre régionale en gare de Chavornay voit le passage d'un train toutes les 15 minutes environ (en alternance Grandson et Lausanne), ce qui rend plus difficile le calage des correspondances. L'entreprise Travys a donc proposé de mettre en place aux heures de pointe de semaine, une offre mixte train/bus afin d'assurer toutes les correspondances à Chavornay. Les trains circulent le matin pour assurer les correspondances vers Lausanne et l'inverse le soir. Les bus complètent l'offre en assurant les correspondances vers Yverdon-les-Bains le matin et l'inverse le soir.

Dès 2017, afin de conserver une capacité suffisante pour le trafic de marchandises, l'offre ferroviaire doit être reportée intégralement sur la route du début du service jusque vers midi. Cela permet de préserver aussi le matériel roulant de l'Orbe – Chavornay en bout de course. Cette manière d'exploiter la ligne Orbe – Chavornay subsistera jusqu'en décembre 2021.

En parallèle à la mise en service de la nouvelle gare du Day, avec l'introduction de liaisons directes entre Lausanne et Le Brassus, l'offre de transport a complètement été redéployée dans le secteur Yverdon-les-Bains – Vallorbe – Orbe (voir aussi § 3.7). Depuis l'été 2022, le service ferroviaire entre Orbe et Chavornay est donc cadencé intégralement aux 30 minutes aussi en journée, et a été renforcé le week-end.

Le matériel roulant très ancien et en bout de vie a cessé de rouler en 2021, et le service ferroviaire a été reporté sur la route. Mais depuis l'arrivée et l'homologation à l'été 2022 de deux automotrices trams-trains construites par Duewag en 1994, acquises auprès du réseau de Karlsruhe en Allemagne, les trains circulent à nouveau, en attendant la réalisation du nouveau raccordement à la ligne du Pied-du-Jura et son intégration au RER Vaud.

Perspectives

La mise en service de trains directs entre Orbe et Lausanne est la mesure phare de l'étude régionale d'accessibilité multimodale (ESAM). Cette liaison directe a été envisagée en 2008 déjà, lors de l'élaboration du 2^{ème} mandat de planification du développement de l'offre ferroviaire entre les CFF et le Canton de Vaud (DGMR). Avec l'entrée en vigueur du nouveau Fonds pour le financement des infrastructures ferroviaires (FIF) en 2016, tout un programme de modernisation et de développement de la ligne Orbe – Chavornay a été intégré aux travaux de planification de l'étape d'aménagement 2035 du développement stratégique de l'offre ferroviaire (PRODES 2035). En parallèle, l'entreprise Travys développe un projet d'intégration de la ligne Orbe – Chavornay (OC) dans le RER Vaud nécessitant les aménagements suivants pour rendre compatible l'infrastructure Travys avec celle des CFF :

- L'adaptation de la gare de Chavornay, avec le prolongement du quai 1 ;
- La modernisation des gares d'Orbe, des Granges et la halte de St-Eloi pour un meilleur accès aux personnes à mobilité réduite et permettre la circulation du nouveau matériel roulant qui sera mis en service sur la ligne
- La réalisation d'une boucle de raccordement permettant des liaisons directes entre Lausanne et Orbe sans transbordement à Chavornay ;
- Une augmentation des capacités de transport et un confort amélioré pour les voyageuses et voyageurs ;
- Le changement de tension, vers le courant CFF, ainsi que l'adaptation de la ligne aérienne sur l'ensemble du parcours.

Ce projet régional porté par le Canton, l'Association de développement du Nord vaudois et les communes d'Orbe et Chavornay, ainsi que l'entreprise Travys, a été retardé en raison d'oppositions à la suite de la mise à l'enquête de la boucle de raccordement. La décision du Tribunal administratif fédéral sur les dernières oppositions – après le retrait de celle de la commune de Chavornay fin 2021 – est toujours attendue de l'Office fédéral des transports (OFT). Si elle est positive, le raccordement d'Orbe au RER Vaud pourrait être envisagé à l'horizon 2026 au plus tôt.

4.4 Réseau des bus régionaux

En 2011, le Schéma régional des déplacements, mandaté par l'ADNV, faisait état d'un réseau de transport public composé de 20 lignes de bus dans tout le périmètre d'étude, avec "fréquences variables, mais généralement inférieures à une course par heure, certaines lignes ne circulant que 3 à 4 fois par jour ouvrable". Deux axes faisaient exception à ce constat : les lignes 630 Yverdon-les-Bains – Gorgier-St-Aubin et 680 Yverdon-les-Bains – Orbe, avec plus de 20 paires de courses par jour chacune, en semaine. A ceci s'ajoutait le service PubliCar Vaud, assuré par CarPostal, transport à la demande complétant l'offre régulière durant les périodes creuses, en dehors des courses à l'horaire.

En 2012, un développement sensible de l'offre des bus régionaux a été opéré dans le secteur. Le Canton a réduit les prestations du service PubliCar dans tout le canton et, en compensation, a mis en place davantage de courses régulières. Entre 2012 et 2022, des adaptations ponctuelles et légères ont été apportées à l'offre, jusqu'aux changements d'horaire de décembre 2021 et de l'été 2022 qui ont vu une refonte globale du réseau compris entre Orbe, Vallorbe et Yverdon-les-Bains avec une augmentation conséquente des prestations (voir chapitre suivant).

Ces évolutions peuvent être illustrées au travers de l'exemple d'une ligne de bus.

Ainsi, en 2011, la ligne 685 Orbe – Ballaigues – Vallorbe – Le Day comptabilisait 9 paires de courses par jour sur sa section Orbe – Ballaigues, dont 5 paires de courses ne circulant qu'en périodes scolaires. Ces courses ne circulaient pas toujours selon le même itinéraire. Sur la section Vallorbe/Le Day – Ballaigues, l'offre était de 10,5 paires de courses par jour, dont 6,5 paires en périodes scolaires uniquement. La ligne n'était exploitée alors que du lundi au vendredi.

A l'horaire 2012, la ligne 685 a été simplifiée et systématisée en termes d'itinéraire. Son offre est passée à 11,5 paires de courses entre Orbe et Ballaigues/Vallorbe, dont plus qu'une paire et demie de courses par jour en périodes scolaires uniquement. La section Ballaigues – Vallorbe comptabilisait même 13,5 paires de courses par jour, dont 2 en périodes scolaires uniquement. Le tout, toujours du lundi au vendredi. Une desserte des villages de Ballaigues et Lignerolle était proposée durant les week-ends par une déviation de la ligne 613 Vallorbe – Yverdon-les-Bains 5 fois par jour et par sens (au lieu d'emprunter l'autoroute).

Un pointage intermédiaire en 2018 montre que l'offre sur cette ligne est passée, en semaine, à 12 paires de courses par jour entre Orbe et Ballaigues/Vallorbe, respectivement 13 paires de courses par jour sur la section entre Ballaigues et Vallorbe, mais dont une seule paire de course ne circulait plus qu'en périodes scolaires. Le week-end, l'offre de la ligne 613 était de 6 paires de courses par jour.

Par ailleurs, la mesure identifiée dans le Schéma régional des déplacements du Nord vaudois concernant une ligne de bus entre Yverdon-les-Bains - Orbe jusqu'à Pontarlier n'a pas pu être mise en œuvre pour les raisons évoquées plus haut, en lien avec les disponibilités financières et des priorités des partenaires français.

Améliorations de l'offre mises en œuvre en décembre 2021, août et décembre 2022

En synergie avec la mise en service de la nouvelle gare du Day, le Canton et les entreprises de transport CarPostal et Travys ont procédé à une restructuration du réseau des bus régionaux desservant la région entre Yverdon-les-Bains, Orbe, Vallorbe et le Vallon du Nozon (voir aussi §3.7), pour répondre au mieux à la demande en transports publics et aux nouvelles conditions des horaires ferroviaires. Pour améliorer la desserte routière, le Canton a travaillé à favoriser davantage les liaisons intérieures du Jura-Nord vaudois, et en même temps à pallier dans le secteur d'Orbe à la problématique de transbordement sur l'Orbe-Chavornay, en attendant qu'une liaison ferroviaire directe entre Orbe et Lausanne puisse enfin voir le jour.

Ceci a conduit à un important saut d'offre en trois étapes :

Tout d'abord, depuis le changement d'horaire de décembre 2021, l'axe Arnex-sur-Orbe / Croy – Orbe – Yverdon-les-Bains est renforcé. L'ancienne ligne 680 Arnex/Croy – Orbe – Yverdon-les-Bains est déclinée en trois lignes 680 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe, poste – Orbe, Gruvatiez, 681 Yverdon-les-Bains – Orbe – Arnex (tracé accéléré, sans passage par Valeyres-sous-Rances ni Agiez et Bofflens) et 682 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe – Agiez – Arnex. La nouvelle offre cumule 34 paires de courses par jour en semaine entre Orbe et Yverdon-les-Bains avec une cadence demi-heure toute la journée assurée par les lignes 680 et 682, complétée par des renforts en heures de pointe élargies (9 fois par jour), connectés à Arnex-sur-Orbe sur le RER Vaud dans les deux directions et à Yverdon-les-Bains en direction de Neuchâtel (ligne 681).

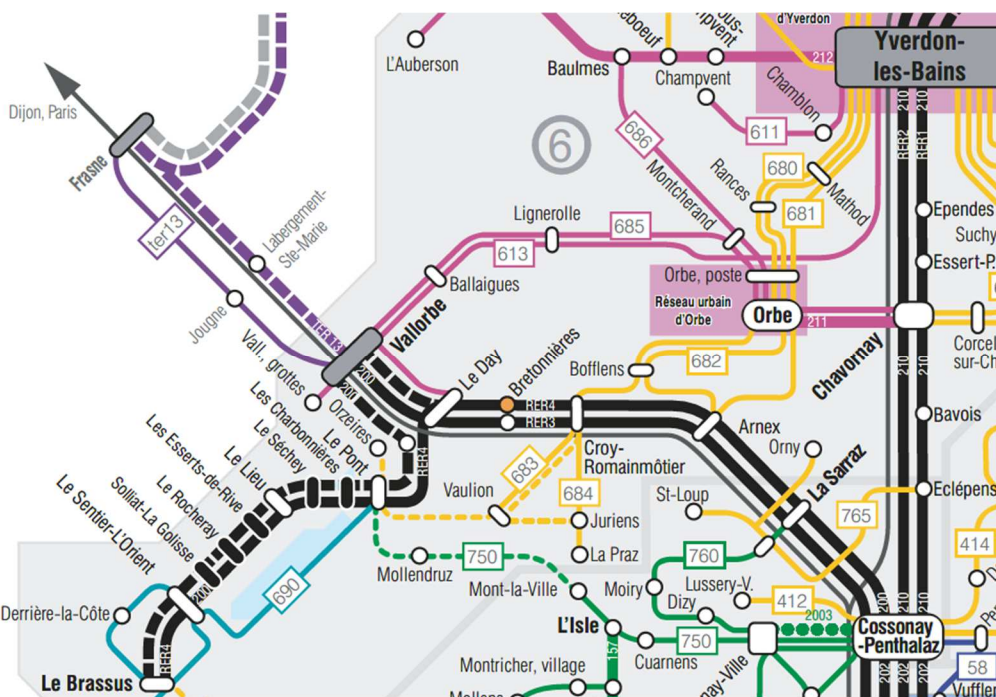
Cette offre renforce les relations vers Lausanne, Genève, Vallorbe, ou encore Neuchâtel. Le week-end, une cadence horaire continue est assurée entre Yverdon-les-Bains et Orbe par l'alternance des lignes 680 et 682, de 6h à minuit, offrant chaque deux heures des relations directes sur Croy-Romainmôtier, Vaultion, Le Pont et le Mont d'Orzeires par interlignage avec la ligne 683 Orbe – Croy-Romainmôtier – Vaultion – Le Pont – Mont d'Orzeires (Jura Parc).

En été 2022, la mise en service de la nouvelle gare du Day et la liaison ferroviaire sans changement entre la Vallée de Joux, Lausanne et Aigle, s'accompagnent d'une amélioration sur l'Orbe – Chavornay, avec la poursuite d'une exploitation mixte entre trains et bus. La ligne de bus 613 Yverdon – Vallorbe est renforcée, déviée par les villages de Ballaigues et Lignerolle, et prolongée jusqu'au Day, assurant la liaison vers la Vallée de Joux. La ligne 685 entre Orbe et Vallorbe est elle aussi renforcée en semaine, elle assure désormais également un service le week-end, et ces mêmes bus sont prolongés de manière directe entre Orbe, gare et Chavornay, gare afin d'éviter une rupture de correspondance supplémentaire à Orbe pour les connexions avec le RER Vaud à Chavornay. La combinaison des lignes 613 et 685, exploitées désormais toutes deux par l'entreprise Travys, offre une cadence demi-heure en semaine durant une bonne partie de la journée. La ligne 686 Orbe – Baulmes est également développée, bien que plus légèrement ; les bus continuent également de manière directe entre Orbe, gare et Chavornay, gare, pour de meilleures connexions avec le RER Vaud à Chavornay.

Enfin, au changement d'horaires de décembre 2022, en plus des trains toutes les 30 minutes de Lausanne vers Le Day/Vallorbe, le développement de l'offre ferroviaire a permis davantage de possibilités de connexions en gare d'Arnex-sur-Orbe. Ainsi, l'offre a passé de 9 à 12 paires de courses par jour sur la ligne 681 entre Yverdon-les-Bains, Orbe et Arnex-sur-Orbe, tandis que l'offre a été étoffée sur la ligne 682 entre Orbe et Arnex-sur-Orbe.

Ce nouveau réseau permet de renforcer l'attrait général et l'efficacité des transports publics. La desserte est améliorée en heures creuses et le week-end dans les secteurs où le potentiel (en termes d'habitants, d'emplois ou en terme touristique) est suffisant. Des liaisons locales sont développées tout en permettant des liaisons rapides et efficaces aux pendulaires vers les grands centres. L'accès aux centres régionaux est amélioré et les connexions vers des liaisons à plus longues distances favorisées.

Pour en revenir à l'exemple précédent de la ligne 685, cette dernière est exploitée depuis le 12 décembre 2021 par l'entreprise Travys. Depuis le 7 août 2022, elle offre 16 paires de courses par jour entre Orbe et Vallorbe et 10 paires de courses par jour les week-ends et jours de fêtes générales.

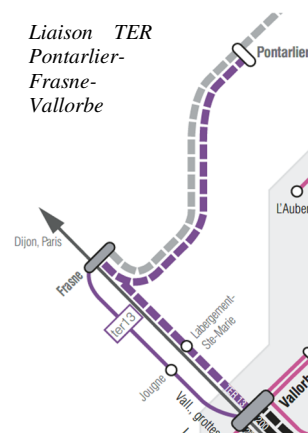


Si en 2008 il n'y avait aucune desserte régionale transfrontalière en transport public, un premier pas dans la constitution d'une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements pendulaires transfrontaliers a été fait en décembre 2012, avec la mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire Pontarlier – Frasné – Vallorbe, en début et en fin de journée, avec des correspondances en direction de la Vallée de Joux et Lausanne depuis Vallorbe. Elle a pu voir le jour grâce à la collaboration entre les autorités françaises (ancienne Région Franche-Comté), vaudoises (Canton de Vaud) et les entreprises de transports : CFF et SNCF.

La mise en service de la relation TER Pontarlier – Frasné – Vallorbe a rapidement rencontré un vif succès auprès des frontaliers travaillant dans le Canton de Vaud. Le Canton de Vaud s'est fortement impliqué pour proposer une offre attractive à destination de toutes celles et ceux qui pendulent dans cette région. Cela s'est concrétisé par l'ajout en décembre 2019 de nouvelles courses (trois le matin, deux le soir), ce qui a permis de doubler l'offre ferroviaire pour les frontaliers dans les deux sens. Ce doublement de l'offre découle d'une convention signée le 25 novembre 2019 entre la Région Bourgogne – Franche-Comté, le Canton de Vaud – tous deux en assurant le financement - ainsi que la SNCF, les CFF et Lyria.

Un train interrégional a également été mis en circulation dès décembre 2019 et à titre expérimental entre Vallorbe et Dole, avec un co-financement pendant deux ans par la SNCF et les CFF, permettant par le jeu des correspondances de relier Paris quatre fois par jour en semaine. L'essai n'a toutefois pas résisté à la fréquentation, très basse, en période Covid et à des horaires peu attractifs (trop tôt le matin).

En complément des TER en provenance de Pontarlier et Frasné, à chaque changement d'horaire, un calage des horaires de la ligne de bus 685 est recherché afin de pouvoir assurer les correspondances en direction de Ballaigues pour les travailleurs frontaliers.



Perspectives

Le Canton de Vaud veille au maintien des 3 paires de TGV quotidiennes entre Lausanne et Paris par le Jura (Vallorbe). Au niveau politique, la demande de réintroduction d'un quatrième aller-retour entre Lausanne et Paris est demandée par le Conseil d'Etat depuis 2020, à chaque occasion.

Pour le trafic transfrontalier, comme expliqué au chapitre 3.6, des études ont été conduites par les Cantons de Vaud et Neuchâtel pour densifier les offres entre les villes de Neuchâtel, Lausanne, Dijon, Besançon et Pontarlier. Le réseau ferroviaire actuel sous-utilisé permettrait une densification de l'offre sans travaux conséquents sur l'infrastructure. Des discussions doivent être entreprises entre autorités organisatrices pour tenter d'améliorer la situation. Pour l'instant, les développements de l'offre ferroviaire se heurtent au manque de moyens financiers de la région française.

Finalement, le Canton de Vaud veille au maintien de l'offre ferroviaire transfrontalière actuelle (TER), avec quelques trains idéalement placés et des correspondances assurées à Vallorbe. La rupture des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne pourrait compliquer la tâche du Canton de Vaud, en termes de commande d'offre ferroviaire.

4.6 Lignes de bus transfrontalières

Bien qu'identifiée dans certaines études de mobilité, une offre de bus transfrontalière, par exemple entre Pontarlier – Jougne – Vallorbe – Yverdon-les-Bains, n'a pas été mise en œuvre. A cette solution routière passant par la douane du Creux, il a été préféré la mise en place d'une offre ciblée par chemin de fer (TER) pour transporter les voyageuses et voyageurs jusqu'à Vallorbe. De là, une distribution fine et efficace par le réseau régional de transport public vaudois (train et bus) leur permet de rejoindre aussi bien la Vallée de Joux que la région d'Yverdon-les-Bains, d'Orbe, de Chavornay ou encore de Lausanne.

Quant à la création, depuis Vallorbe, de lignes de transport public routières pour les pendulaires frontaliers à destination de la région nyonnaise et de la Vallée de Joux (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), elle s'est heurtée à des difficultés de mise en œuvre et de financement. Répondant, en décembre 2019, à la simple question Sébastien Cala – Trafic routier transfrontalier : pourquoi ne pas prendre le bus ? (19_QUE_057), le Conseil d'Etat rappelait que les solutions de transport collectif développées dans le secteur de la Vallée de Joux pour les flux pendulaires transfrontaliers sont de deux types : navettes d'entreprises et covoiturage.

S'il identifiait l'intérêt de ces liaisons par bus pour les besoins des pendulaires frontaliers – davantage que pour la population vaudoise – il soulignait les difficultés de mise en œuvre, sous l'angle de la gouvernance transfrontalière, de telles prestations desservant en majorité le territoire français et nécessitant un certain nombre de véhicules pour assurer la prestation en correspondance avec les lignes de train. Il relevait également le besoin d'évaluer le potentiel d'utilisatrices et utilisateurs et l'intérêt d'une telle ligne par rapport aux navettes d'entreprises déjà mises en place à destination du personnel des entreprises horlogères.

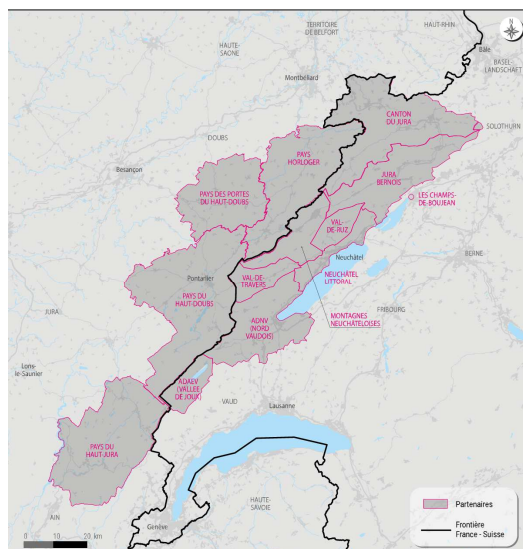
Les projets de développement prévus – comme l'agrandissement du site de production de l'entreprise horlogère Audemars Piguet au Brassus, avec, à terme, quelques 1'200 collaborateurs attendus sur ce Campus et la construction de 720 places de stationnement – constituent une opportunité pour se pencher 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.

4.7 Covoiturage de l'Arc jurassien (CTJ)

Comme l'a démontré le Schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc Jurassien, deux solutions de transport collectif sont particulièrement pertinentes dans le secteur de la Vallée de Joux pour les flux pendulaires transfrontaliers : les navettes d'entreprises et le covoiturage.

Certaines entreprises de la Vallée de Joux financent des navettes journalières permettant de transporter les collaborateurs et collaboratrices des principales entreprises de la Vallée de Joux, aux heures requises, vers leur lieu de travail.

En parallèle, un dispositif a été mis en place sous l'égide de l'association Arcjurassien.ch pour promouvoir le covoiturage dans l'arc jurassien. Le covoiturage avait en effet été identifié comme mesure à développer dans le cadre de l'étude précitée. Elle apparaissait comme une solution proportionnée pour faire face à la forte croissance du trafic automobile lié et aux nuisances associées, 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. (une ligne performante de transport public, plus chère à financer, ne répondrait potentiellement qu'aux besoins d'une petite minorité des actifs du territoire). La politique ambitieuse de promotion du covoiturage développée par arcjurassien.ch a été financièrement soutenue par les fonds Interreg entre juin 2011 et mars 2019, et se poursuit maintenant avec l'appui des Cantons, de la Région Bourgogne – Franche-Comté ainsi que les partenaires régionaux (dont ADNV et ADAEV) et Arcjurassien.ch.



*Le périmètre du dispositif de covoiturage Arc jurassien
(source : <https://covoiturage-arcjurassien.com>)*

Après plus de 10 ans d'expérience, ce programme a acquis sa notoriété avec actuellement plus de 180 entreprises françaises et suisses participantes (42'000 collaborateurs) réparties sur l'ensemble de l'Arc jurassien. Concrètement depuis 2011, le dispositif a contribué au déploiement d'un réseau de 90 aires de covoiturage, la mise en place d'outils de gestion du covoiturage/regroupement des covoitureurs à usage des entreprises d'une part et à usage des covoitureurs eux-mêmes d'autre part, ainsi qu'un site Internet dédié. L'évaluation des résultats est réjouissante : depuis le début du programme, la part modale du covoiturage a doublé au sein des entreprises partenaires passant de 13 à 25% en moyenne ; les enquêtes ont également révélé que les nouveaux covoitureurs étaient très majoritairement d'anciens autosolistes. Globalement, ces niveaux de pratique sont plus élevés comparés aux résultats d'autres régions en Suisse et en France, où le pourcentage de covoitureurs sur les trajets domicile-travail avoisine plutôt 4% en moyenne.

Les impacts pour le territoire et les personnes concernées sont jugés très importants dès lors qu'Arcjurassien.ch estime que les 6'800 covoitureurs des entreprises partenaires économisent chacun annuellement en moyenne 6'500 km, 1100 kg de CO2 et 260 francs. Globalement, le rapport coût-bénéfice du dispositif est jugé très bon et aurait permis d'éviter 18 millions de dépenses de transport, un montant qui a ainsi pu être réinjecté en grande partie dans l'économie locale.

En ce qui concerne la Vallée de Joux, aujourd'hui, une quinzaine d'entreprises de cette région adhèrent au programme, ce qui représente près de 5'000 collaborateurs. 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.

De plus, un « challenge covoiturage inter-entreprises » est organisé chaque année pour installer et entretenir la dynamique portée et surtout inciter les salarié-e-s à tester le covoiturage tout en récompensant les entreprises enregistrant les taux les plus importants de participation au programme.

La 8^{ème} édition du « Challenge Covoiturage de l'Arc jurassien » s'est déroulée en septembre 2022. Elle a réuni 2'349 covoitureurs, une participation en hausse de 24% par rapport à la précédente édition de 2019. Ce résultat encourageant témoigne du regain d'intérêt que connaît actuellement le covoiturage, en raison notamment de la hausse du prix de l'essence et de la crise climatique.

Perspectives

Aujourd'hui, le projet est dans une phase de consolidation et de recherche de viabilité financière. Ainsi, les entreprises bénéficiant du dispositif sont désormais appelées à y participer financièrement. Cela devrait permettre aux entités publiques de réduire la part de leur subvention, mais également de donner un nouveau souffle au dispositif mis en place il y a plus de dix ans. En effet, des prestations complémentaires sont proposées, dont certaines sont incluses dans la contribution annuelle (par ex. animation en entreprise, support de communication clé en main, etc.) et d'autres sont payantes (par ex. check-up mobilité, outil de diagnostic spatial). S'agissant du Canton de Vaud, reconnaissant l'intérêt de promouvoir le covoiturage pour les pendulaires ne bénéficiant pas d'une bonne desserte en transport public depuis leur domicile, notamment les travailleurs frontaliers, son soutien au dispositif est confirmé.

D'autre part, le Canton est en train d'élaborer une Stratégie de développement du covoiturage à l'échelle cantonale pour favoriser ce type de mobilité partagée.

4.8 Plans de mobilité d'entreprise

Les plans de mobilité sont un complément indispensable aux investissements dans l'offre et les infrastructures de transport public, pour faire face à l'accroissement des déplacements pendulaires et conduire au changement d'habitude. La mesure A25 du PDCn fixe pour objectif de maîtriser le volume de trafic automobile par la limitation du nombre de places de stationnement de véhicules en fonction de la qualité de la desserte en transport public et de favoriser les plans de mobilité, notamment auprès des entreprises et des administrations publiques. Concrètement, la mesure prévoit que les régions et les communes mettent en œuvre, dans leurs planifications directrices régionales et communales, ainsi que dans les plans d'affectation, une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de desserte par les transports publics. En parallèle, les régions et les communes élaborent des plans de mobilité en partenariat avec les entreprises privées et les institutions publiques. De même, elles favorisent le covoiturage.

De son côté, le Canton de Vaud fait la promotion depuis plusieurs années des plans de mobilité, auprès des entreprises de l'ensemble du Canton. Des contacts spécifiques entre la DGMR et des pôles d'emploi ont également lieu régulièrement. Une stratégie cantonale des plans de mobilité est en cours d'élaboration.

Plusieurs grandes entreprises de la Vallée de Joux et du Nord vaudois, ainsi que des pôles d'activité dans ces régions, disposent aujourd'hui de plans de mobilité, tout comme la zone industrielle d'Orbe – Chavornay.

Perspectives

Dans le cadre des mesures de la 1^{ère} génération du Plan climat adoptée par le Grand Conseil en été 2021, le Canton renforce son action en la matière : en plus de lancer une campagne de promotion des plans de mobilité auprès des entreprises du Canton, il soutient les entreprises qui souhaitent réaliser des plans de mobilité avec le lancement en 2022 d'une formation de « mobility manager » et une offre de conseils en entreprise. Ces mesures visent à renforcer les compétences des employeurs et à les accompagner dans la mise en œuvre de mesures favorisant la mobilité active, partagée et à faibles émissions. Les premiers retours d'expérience permettront d'alimenter une stratégie cantonale des plans de mobilité en cours d'élaboration.

4.9 Interfaces de transport voyageurs

Le Conseil d'Etat s'est doté d'une stratégie ambitieuse pour soutenir financièrement et techniquement de nombreux projets d'interfaces de transport dans le Canton. Un crédit-cadre de CHF 20,5 millions a été alloué par le Grand Conseil en 2019, dont CHF 17 millions sont prévus pour subventionner de nouvelles interfaces d'importance cantonale à hauteur de 50 % des coûts d'études, de projet et de réalisation ainsi qu'un budget pour subventionner, 50 % des coûts des P+R (coûts d'étude, de construction et d'exploitation non couverts par les recettes) et 45 % des coûts de projet et réalisation des B+R. Un deuxième crédit-cadre, pour poursuivre le développement des interfaces dans le canton est en préparation par le Conseil d'Etat pour l'automne 2023.

La stratégie des interfaces s'inscrit dans le cadre plus général de la mesure A24 du PDCn "Interface de transports de voyageurs" dont l'objectif est d'améliorer la qualité des interfaces de transport et d'augmenter le nombre de places de stationnement (automobiles et deux-roues) dans les interfaces de transport situées en priorité à proximité des gares ferroviaires, et de manière complémentaire à l'entrée des agglomérations. Dans ce cadre, le Canton donne la priorité aux parkings d'échange qui offrent aux usagers, notamment aux pendulaires, un accès aux transports publics (cadence au moins à la demi-heure) situés au plus proche de leur domicile.

Dans le cadre du projet de nouvelle gare du Day, la Commune de Vallorbe, avec le soutien du Canton de Vaud par le biais de sa stratégie des interfaces de transports, a fait aménager une interface de transport comprenant deux quais pour des autobus, 20 places de stationnement P+R pour voitures, 6 pour les motos et 30 pour les vélos. Cette interface comprend aussi une route d'accès pour les lignes de bus régionales en correspondance avec les trains.

Perspectives

Dans le périmètre du district Jura-Nord-vaudois plusieurs autres projets de réaménagement d'interfaces de transports voyageurs sont en cours d'étude ou de réalisation et bénéficient d'un soutien cantonal dans le cadre de la stratégie des interfaces :

- Sainte-Croix (études préliminaires)
- Vallorbe, gare CFF (études préliminaires, convention en cours d'élaboration)
- Vallorbe, Place du Pont (études préliminaires, convention en cours d'élaboration) > pas de P+R prévu
- Orbe (études préliminaires, demande de subvention en cours)
- Yvonand (réalisation, convention en cours d'élaboration)

Par ailleurs, l'étude régionale de planification des parkings d'échange (P+R et B+R) vient de démarrer dans le district Jura Nord vaudois, sous l'égide de l'ADNV et de l'ADAEV, avec l'accompagnement du Canton. Les déplacements des pendulaires frontaliers et leur évolution seront pris en compte dans l'étude. L'étude permettra en effet de quantifier les flux pendulaires transfrontaliers à moyen et long terme et pour lesquels il s'agira de dimensionner une offre régionale de stationnement P+R afin de rabattre les automobilistes frontaliers sur le réseau de transports publics, le plus en amont possible dans leurs déplacements quotidiens.

Enfin, une interface de transport voyageurs devrait voir le jour dans le cadre des travaux de modernisation de la gare de Chavornay et une fois la boucle de raccordement de l'Orbe – Chavornay réalisée.

5 Conclusion

Le Conseil d'Etat s'est fortement engagé ces 15 dernières années pour développer l'offre en transport public dans les régions situées entre le Nord vaudois et la Vallée de Joux, en particulier sur le territoire suisse, mais également dans une certaine mesure sur les territoires limitrophes français en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés. Il a également contribué à la mise sur pied, avec succès, de solutions alternatives autour de la mobilité partagée, répondant aux besoins particuliers des pendulaires frontaliers et des entreprises. Ces solutions viennent compléter une offre en transport public transfrontalière qui s'est améliorée au fil du temps, mais qui reste certes encore à développer, et est fortement tributaire des possibilités de financement et de la volonté politique des autorités organisatrices françaises. Le Canton continue et continuera d'œuvrer dans ce sens, dans le cadre des compétences et des prérogatives qui sont les siennes, afin d'offrir des alternatives crédibles au transport individuel motorisé et ainsi favoriser le report modal.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 août 2023.

La présidente :

Le chancelier a.i. :

C. Luisier Brodard

F. Vodoz