

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX
TRANSPORTS ET À LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Patrick Simonin et consorts au nom des députées et députés de l'arrondissement Jura-Nord
vaudois - Transports publics dans le Jura-Nord vaudois**

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 8 mai 2025, Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames les Députées Cendrine Cachemaille (qui remplaçait Aude Billard) et Nathalie Vez ainsi que de Messieurs les Députés Jean-François Cachin, Jérôme De Benedictis, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler et Fabrice Tanner. Madame la Députée Aude Billard était excusée.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, Chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Sébastien Domon, Chef de la Division Infrastructures à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant indique à titre liminaire que le présent objet parlementaire, déposé au nom des 17 députés du Jura Nord-vaudois, vise à disposer d'un projet et d'un calendrier crédible concernant la région et de permettre à chaque échelon – local à national – d'accéder aux mêmes informations afin d'être en mesure de se défendre vis-à-vis de la Confédération et des CFF. Tout cela dans un des soucis d'anticipation – non de réaction comme actuellement – et de stabilité du réseau. La région a connu des avancées notables grâce à des investissements cantonaux conséquents. En revanche, elle est confrontée à certains aléas, comme les horaires de la ligne CFF du Pied du Jura. Certains investissements manquent alors leurs objectifs en raison de reculs momentanés.

Le postulant cite la ligne Yverdon-Sainte-Croix, dont quatre gares sont fermées en raison des travaux visant le doublement des voies et l'augmentation des possibilités de croisement, alors que, récemment, l'une de ces gares a fait l'objet de rénovations conséquentes. À l'heure actuelle, des bus desservent ces haltes, en parallèle à la voie ferrée : une situation regrettable au vu des investissements réalisés.

Autre exemple problématique : la très attendue halte à Y-Parc, mais dont le calendrier n'est pas tenu. Cette gare sera importante aussi en raison du parking P+R qui y sera intégré. Y-Parc continue à se développer avec non seulement des entreprises, mais aussi deux écoles professionnelles, qui engendrent des besoins accrus en transports publics. Cette halte pourrait se tenir sur une ligne Vallorbe (voire Le Brassus)-Grandson, à étudier, dont manquent seulement 2'100 mètres de voie.

Quant au RER Orbe-Lausanne, moins de deux ans avant sa mise en service escomptée, la concession n'est pas réglée pour ce tronçon, qui se terminera à Renens dans un premier temps. Cette situation, dans laquelle une entreprise – Travys – réalise les travaux d'une ligne sans être assurée de l'exploiter, suscite questions et inquiétudes. Un acquis d'exploitation a été donné aux CFF pour la ligne Le Brassus-Lausanne ; cela devrait être compensé par un acquis pour Travys et le RER Orbe-Renens/voire Lausanne. Par ailleurs, il s'agit de la dernière ligne en voie normale en mains d'une entreprise cantonale, les autres lignes étant métriques. Le tronçon Orbe-Chavornay est très intéressant pour le transport de marchandises, en particulier depuis Nestlé, et le transbordement. Il faut donc veiller au poids qu'on laisse aux CFF, dans la région.

Finalement, les aspects transfrontaliers sont écartés pour l'instant, en raison de la complexité des relations avec la France. Il pourrait toutefois y avoir une ouverture vers le sud de la Vallée-de-Joux, à laquelle le Canton devra être réactif.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

À la suite de nombreuses interventions parlementaires, des réponses ont déjà été adressées au Grand Conseil concernant les points soulevés par le postulat. Madame la Conseillère d'Etat invite le postulant et les cosignataires à consulter ces réponses, par souci d'efficacité, puis amène quelques précisions et éléments de contexte financier et institutionnel, à la suite de certains propos tenus par le postulant.

D'abord, dans ce domaine, la Confédération est compétente pour financer les projets d'infrastructures de rang fédéral, rappelle-t-elle. Les décisions ne sont pas cantonales. Le Canton apporte des financements de manière indirecte par la contribution de l'Etat au fonds d'infrastructure ferroviaire fédéral (FIF). Depuis 2014, la Confédération alloue les moyens pour réaliser les infrastructures soit aux CFF, soit aux autres compagnies de transports ayant une délégation de compétences pour réaliser les infrastructures. Les cantons doivent s'organiser en régions de planification. Notre canton se rattache à la Suisse romande et à la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), comprenant aussi Berne. Ces cantons doivent s'accorder sur une vision de l'offre qu'ils souhaitent financer, par exemple concernant la fréquence des trains, et non des infrastructures. Cela relève des étapes du développement stratégique du programme de développement stratégique (PRODES).

Il existe, par ailleurs, les conventions de prestations, qui concernent l'entretien de l'existant et qui sont quadriennales.

Ainsi, le développement de l'offre – la thématique du postulat – concerne les étapes PRODES, qui relèvent de la CTSO. Sur le plan suisse, il manque 13 milliards pour répondre aux demandes de financements d'offres. Toutefois, cela n'empêche pas de développer une vision. Pour présenter à la Confédération les offres que la CTSO souhaite voir financer, elles doivent s'articuler. L'étude Vision ferroviaire 2050 a été développée dans ce sens. Elle prévoit les investissements nécessaires de la part de la Confédération pour accéder à un système ferroviaire plus robuste et plus capacitaire, à l'horizon 2050, dans le canton de Vaud en coordination avec les autres cantons.

Sur les questions liées à l'offre ferroviaire internationale, la région concernée est la Bourgogne Franche-Comté, dotée d'une capacité financière bien moins élevée que la Suisse. Une offre ferroviaire a été développée pour relier Pontarlier – important bassin de main-d'œuvre pour le Nord vaudois – à Vallorbe. Le Canton apporte des financements au-delà de la base légale, vu l'intérêt supérieur que revêt ce tronçon. Toutefois, le Canton ne financera pas la totalité de ce que la France ne paie pas. Le Canton s'est adressé aux programmes Interreg, de covoiturage, à arcjurassien.ch, aux entreprises pour des investissements, des plans de mobilité.

Les deux courses supprimées par Lyria ont été compensées par un TER. Ainsi, l'offre n'a pas diminué depuis le COVID, contrairement à ce qui est affirmé dans le postulat. Pour augmenter l'offre transfrontalière, il faudrait des accords financiers avec la France. Les difficultés sont non seulement le manque de moyens français mais aussi une législation française différente pour le financement des transports publics : en France, les dispositions responsabilisent les employeurs, considérant que les entités qui génèrent des nuisances doivent financer les transports publics. Dans les négociations, les préfetures françaises demandent ainsi la modification des bases légales suisses dans ce sens.

Pour financer des bus internationaux, par exemple, à destination de la Vallée de Joux, il faut des partenaires contractuels du côté français.

Les P+R et les interfaces de transports ne sont pas de la responsabilité du Canton, mais des communes ou des entreprises de transport propriétaires foncières des terrains. À bien plaisir, il y a la possibilité de subventionner les P+R qui ont une dimension cantonale et sont gérées de manière que les places soient destinées aux personnes provenant de localités peu desservies par les transports publics. Pour le Jura Nord vaudois, l'étude de planification porte la volonté d'intégrer ces places de stationnement à un EMPD par lequel le Canton appuiera les communes dans la réalisation des places.

Dans un premier temps, l'horizon de mise en œuvre de la gare d'Y-Parc était 2030. La phase d'avant-projet a été libérée par l'OFT en février 2024 et les coûts estimés à CHF 23 millions présentent un dépassement d'environ 65%. À juste titre, l'office a demandé certaines charges au projet. Un autre élément s'ajoute à cela : en raison du dépassement de 13 milliards cité précédemment, M. le conseiller fédéral Rösti a demandé une analyse pour une priorisation des dossiers. Ils seront examinés sous l'angle du rapport coût-efficacité, et par ailleurs, certains coûts des chantiers CFF seront mis en question. Ce rapport – Transports'45 – sera transmis à la fin de l'année au Conseil fédéral, qui procédera à des pesées d'intérêts. Le tout devrait déboucher sur des demandes de crédits aux Chambres en 2026. Le projet de la gare d'Y-Parc est donc suspendu, en raison de cette analyse.

La fermeture des petites gares a déjà été abordée par Madame la Députée Mathilde Marendaz : pour réaliser les travaux d'adaptation à la Loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) et tenir la cadence semi-horaire entre Yverdon et Sainte-Croix, il a été décidé de ne pas s'arrêter, provisoirement, à toutes les petites gares, après une pesée des intérêts tenant compte de la demande de la clientèle – train à la demi-heure en correspondance avec les trains à Yverdon-les-Bains. Quand les chantiers LHand et du point de croisement seront terminés, ces gares seront à nouveau desservies. Le tout sera satisfait : les trains à la demi-heure, la desserte des gares et la LHand.

Il faut suivre la procédure la plus rapide qu'il soit pour la réalisation de ces travaux et le rétablissement des arrêts à ces gares. La procédure d'approbation des plans, en cours, devrait permettre de commencer les travaux en 2026, de les terminer en 2027 et de rétablir les arrêts en 2028. L'arrêt de Six-Fontaines figure dans le programme PRODES 35, mais cette demande est en suspens, en attente de la décision de la Confédération.

Le RER Orbe-Lausanne est tributaire des travaux notamment de la boucle de raccordement Orbe-Chavornay qui devrait s'achever à la fin de 2026. Une offre supplémentaire entre Orbe et Renens est déjà prévue pour 2027. Le prolongement vers Lausanne, qui implique un rebroussement, est trop complexe en période de travaux dans cette gare. En revanche, l'on étudie la possibilité d'un prolongement vers Palézieux sans rebroussement, pour 2029. La concession Orbe-Chavornay n'est pas encore attribuée, en effet. Travys n'a pas la capacité d'opérer sur du trafic autre que sur voie métrique ; l'entreprise devrait acquérir du matériel roulant. Il pourrait y avoir des délégations de compétences et des collaborations plus larges entre les CFF et Travys. Ils doivent trouver une solution économiquement intéressante et pertinente quant à la fiabilité de l'offre et des dessertes pour la population.

4. DISCUSSION GENERALE

Bien que des informations aient été livrées, un point de situation à présenter au Grand Conseil reste nécessaire, également pour pouvoir répondre à la frustration de la population, estime un commissaire.

L'Etat de Vaud ne va pas financer le RER Orbe-Chavornay, répète Madame la Conseillère d'Etat. Tout le monde devra opérer des choix et donc renoncer à des projets. La discussion entre Travys et les CFF porte sur la délégation de compétences à instaurer entre eux sans devoir forcément acquérir du matériel roulant, pour Travys, ce qui nécessiterait, un appui du Canton et de la Confédération. L'objectif est une desserte pour la population et une offre au meilleur prix pour les collectivités publiques. Le Canton sensibilise les conseils d'administration depuis longtemps à la nécessité de rationaliser les coûts pour maintenir une offre. Il faut éviter de fermer les lignes très utilisées.

Un commissaire pense que les incertitudes et les questions portées par le postulat sont peut-être suscitées par la vision 2050, certes pertinente, mais générale et difficile à saisir.

Soutenir ce postulat est délicat, car les autres districts pourraient déposer leur propre postulat, qu'il faudrait aussi soutenir.

Une commissaire relève la complexité de la thématique, des procédures, des visions et des financements à plusieurs niveaux. Il est alors difficile de répondre à la population de la région, lorsqu'elle interpelle ses députés. La réponse à ce postulat pourrait contenir un support régional plus approfondi avec renvoi aux différents documents transmis par l'OFT.

Madame la Conseillère d'Etat indique que la réponse au postulat ne donnera pas d'autres réponses que ce qu'elle vient de déclarer.

Le postulant remercie Madame la Conseillère d'Etat pour ses réponses, mais note que, depuis 2008, la région ne demande pas davantage en matière d'offre ; la région souhaite connaître la vision et les intentions la concernant, et accéder à de la stabilité, pour son réseau. Le sentiment de subir constamment les décisions et de devoir réagir est doublé d'incompréhension, en particulier lorsqu'une gare fraîchement rénovée et adaptée à la LHand est fermée, ou lorsqu'une halte à Chavornay n'est pas prévue sur la ligne Orbe-Grandson.

Il signale qu'en France, un crédit est ouvert pour une étude concernant un projet routier entre le Bois d'Amont, La Cure, la Vallée de Joux.

Il arrive régulièrement que des gares soient provisoirement mises hors service en raison de travaux, puis réhabilitées à l'achèvement de ces derniers, signale Madame la Conseillère d'Etat. Le Nord vaudois a cumulé les mauvaises nouvelles et les nuisances, reconnaît-elle, qui se sont ajoutées à un autre problème de l'horaire 2025, à savoir la question du « *by pass* » et les travaux qui se feront d'ici 2030 pour 5 milliards de travaux.

À Yverdon, 75% des personnes qui prennent le train à Yverdon se rendent à Lausanne, non en direction de Genève. Ainsi, pour elles, les cadences ont été doublées, tandis que les personnes se rendant à Genève ont connu une péjoration de conditions.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La Commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 7 voix pour, aucune voix contre et 7 abstentions, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Noville, le 21 avril 2026.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*