

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE
DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE**

chargée d'examiner l'objet suivant :

Postulat Sébastien Cala et consorts au nom des Députées et Députés de l'arrondissement de Nyon et du sous-arrondissement de la Vallée de Joux - Postulat : Liaisons de transports publics entre la Vallée de Joux, Morez et Nyon

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 26 février 2026, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Présidée par Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mmes Aude Billard, Nathalie Vez, de MM Jérôme de Benedictis, Jean-François Cachin, Philippe Germain, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Bernard Nicod, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, Vincent Bonvin (qui remplace David Raedler), Fabrice Tanner. M. David Raedler était excusé.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH), était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Federico Molina, chef de la division planification (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de commissions, a établi les notes de séance.

2. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant relève que la mobilité est un enjeu stratégique majeur, à la fois pour l'économie, pour la qualité de vie et pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui s'inscrit dans le plan climat vaudois. Le présent postulat s'intéresse plus spécifiquement au trafic transfrontalier entre le Jura français et les régions de Nyon et de la vallée de Joux.

Il souhaite une étude qui évalue la faisabilité de liaison de transport public entre Morez et Nyon, Morez et la Vallée de Joux, Nyon et la vallée de Joux, ou toute autre liaison qui ferait sens et qui émanerait de la présente étude. L'étude devrait analyser le potentiel de populations concernées, les coûts d'investissement et leur répartition potentielle entre acteurs, la cadence optimale et les meilleures options pour limiter les ruptures de charges, les aspects juridiques et de gouvernance en lien notamment avec la dimension transfrontalière, les impacts socio-économiques d'une telle ouverture de ligne, et la complémentarité avec les mesures locales existantes.

Cette étude pourrait s'inscrire dans la continuité du travail en cours par les acteurs concernés : les associations de développement économique concernées et les communautés de communes françaises. En effet, ces acteurs ont lancé des démarches en ce sens, comme des plans territoriaux intégrés de coopération qui touchent différents axes, tels que le tourisme, le transport, etc. Ceux-ci sont soutenus par les cantons, et notamment le canton de Vaud, ainsi que les programmes Interreg de la Confédération. Il souhaite poursuivre cette démarche-

là et espère que la belle unanimité des arrondissements de Nyon et du sous-arrondissement de la Vallée de Joux se reflètera aussi au sein de cette commission.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

La Conseillère d'État n'est pas opposée à ce postulat, puisque le département y travaille déjà, bien que les réponses et la matérialisation ne soient pas évidentes. Lorsque des offres de développement sont effectuées, la réelle demande entre un point a et un point b est évaluée. Ensuite, la meilleure alternative de trajet et de type de transport est évaluée. Actuellement, la demande entre le district de Nyon et la Vallée de Joux est couverte par le Marchairuz, mais cela ne correspond plus aux critères fixés par Office Fédérale des Transports (OFT). La plus forte demande vient de la France, notamment des pôles économiques hospitaliers et horlogers, qui captent une partie de la main-d'œuvre de la région Bourgogne-Franche-Comté. Cette demande se heurte, notamment aux autres problématiques transfrontalières du côté de la Haute-Savoie et de Gex - Divonne-Les-Bains. Pour y parvenir, il faut identifier les acteurs et constituer un groupement reconnu par le droit européen, que ce soit un Groupement eurorégional de coopération (GEC) ou Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT). Il est toutefois difficile de conclure des conventions de financement durable. En Suisse, les règles de participation financière sont simples et fixées : la Confédération participe à hauteur de 47%, le Canton 53%, et les communes 30%. En France, la règle est que les transports publics sont payés par des taxes employeur. De plus, elle considère que le transport public doit être payé par le générateur du problème, soit la Suisse. Même signée, une convention reste dénonçable.

Plusieurs études ont été réalisées ou sont déjà en cours, notamment celle de l'association pour le Développement des Activités Economique de la Vallée de Joux (ADAEV), dont les conclusions montrent que le besoin est lié aux entreprises. Il serait plus profitable d'organiser des navettes interentreprises au lieu de P+R. De plus, l'étude a souligné qu'il faudrait évaluer l'opportunité d'une liaison de bus rapide depuis le Jura français vers les différents pôles, mais cela reste à discuter avec les partenaires.

Menée par des partenaires institutionnels suisses et français, les communautés de communes françaises, l'Office des affaires extérieures transfrontalières (OAE), ainsi que la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et financée par des fonds européens dans le cadre du projet Interreg, cette étude a réalisé un diagnostic de la situation, en esquisant des pistes de solutions, notamment pour les transports publics. La DGMR est chargée de la coordination de toutes les études afin de préciser les modalités nécessaires pour la mise en place des lignes de transports publics imaginées, notamment l'identification de bassins de collecte, le potentiel de pendulaire, le nombre de courses et de véhicules nécessaires. Dès lors, cette étude pourra répondre aux questions ici posées. C'est pourquoi le Conseil d'État est d'accord d'entrer en matière sur le postulat.

Le Chef de la division planification (DGMR) relève que les résultats intermédiaires sur les volumes de demande sont déjà disponibles : le potentiel de déplacement pendulaire quotidien entre la France et la Vallée de Joux, la France et le district de Nyon, le département du Jura et le district de Nyon se situe aux environs de 14'000 à 15'000 déplacements par jour. Dès lors, la demande frontalière est présente et importante. En revanche, seuls 160 déplacements par jour sont relevés sur le territoire vaudois pour le pendulaire entre le district de Nyon et la Vallée de Joux. Une disproportion existe entre le volume de demandes frontalier et le développement de demande interne. Dès lors, le problème de déplacement est spécifiquement lié aux déplacements pendulaires.

L'étude Interreg esquisse quelques pistes de propositions : la première difficulté réside dans le caractère très dispersé de la demande du côté français. En d'autres termes, il est difficile de capter la demande de manière efficace sur des lignes de transports publics, car la prestation ne peut pas être offerte de manière indéterminée sur tout le territoire. Néanmoins, une fois les axes importants identifiés, il reste à connaître si le niveau d'offre est suffisant pour emporter le transfert modal et en capter une part significative. La solution la plus adaptée serait de s'aligner sur les horaires des entreprises en proposant des navettes d'entreprise au lieu d'une offre de transport public classique, tel que le soulignaient les études précédentes. Le renforcement du covoiturage figure également dans les solutions. Aujourd'hui, le taux de covoiturage en direction de la Vallée de Joux est de 30%, alors que ce taux est inférieur à 3 - 4% dans le canton de Vaud.

La Conseillère d'État relève que le contexte actuel est menacé par les financements fédéraux qui pourraient amener le Canton de Vaud à prioriser les lignes régionales et les réseaux et à retravailler les cadences.

4. DISCUSSION GENERALE

Un Député remercie pour le dépôt de ce postulat et pour les réponses apportées. Autrefois, il existait une ligne ferroviaire entre Nyon, Saint-Cergues, Les Rousses et Morez. Il demande si l'une des options analysées consiste à restaurer cette ligne, sachant que les rails n'existent plus, mais que les ponts demeurent. De plus, il demande si des réflexions prennent en compte le trafic lié aux loisirs, qui a aussi des impacts dans la région.

Un autre Député propose de prendre en considération le goulet de Vallorbe, un point de frontière qui obstrue le trafic. Une partie de ce trafic remonte à Vallée de Joux. Dans sa région, des mesures ont déjà été entreprises en organisant des navettes entre Pontarlier et le site d'une entreprise. Dès lors, il demande si cette étude peut s'élargir autour de la Vallée de Joux.

Le Postulant relève que cette question est pertinente. À la Vallée de Joux, le passage de Vallorbe est impactant pour le Nord vaudois ainsi que le passage via Mouthe. En préparant ce postulat, il a discuté avec des associations de développement économique : la région de la Vallée de Joux et de Nyon y est intéressée. Toutefois, l'association pour le développement économique Nord vaudois (ADNV) était moins intéressée par le sujet, c'est pourquoi il ne l'a pas retenu dans la proposition.

La Conseillère d'État relève qu'un vrai problème existe à la douane de Vallorbe, car tout le trafic automobile et poids lourd passe par ce point. Toutes les tentatives effectuées pour augmenter la desserte entre Pontarlier et Vallorbe avaient pour objectif d'atteindre la gare de Vallorbe, afin de répartir les flux à travers un réseau. Toutefois, le projet s'est heurté au défaut de financement de la France. Les problèmes et les besoins ont été identifiés dans l'étude : une liaison entre le district de Nyon et la Vallée de Joux répondrait au besoin d'une centaine de travailleurs par jour et une cinquantaine dans l'autre sens, mais il est difficile de mettre des offres cadencées toute la journée pour un petit nombre. À l'inverse, entre 4'000 et 8'000 personnes par jour font le trajet de la France à la Vallée de Joux ou au district de Nyon. La zone de captation apparaît clairement du côté de la France. À l'époque, le Canton s'était battu pour ne pas supprimer la liaison TGV par Vallorbe. D'ailleurs, il continue à défendre cette position. À ce jour, il existe trois liaisons alors que quatre sont souhaitées. Le Canton est allé à la rencontre du directeur de la SNCF afin d'envisager de faire monter les pendulaires à Vallorbe. Cette ligne est intéressante en temps de parcours. Le Canton plaide également pour une meilleure liaison TER sur Lyon et Dijon. Par le biais du développement touristique, nous pourrions pousser le TGV Lyria à développer des offres à Dijon avec la région Bourgogne- Franche Comté afin d'offrir également de nouvelles liaisons pendulaires.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de pas prendre en considération ce postulat par 6 voix pour, 9 contre et 0 abstention.

Noville, le 17 septembre 2026.

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