

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à la simple question Nicolas Rochat Fernandez – Desserte de la Gare du Day et liaison ferroviaire directe Le Brassus – Lausanne

Rappel de la question

La problématique de la Gare du Day ainsi qu'une amélioration de la liaison ferroviaire directe Le Brassus-Lausanne a été soulevée régulièrement devant le Grand Conseil ces dernières années.

Une pétition, munie de plus de 1'300 signatures de citoyen-ne-s de La Vallée de Joux et de personnes concernées, a même été déposée auprès de l'Office fédéral des Transports en octobre 2015.

Le 9 novembre 2015, Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard a répondu aux pétitionnaires en affirmant en substance que la question d'une mise en conformité de la Gare du Day sera clarifiée d'ici la fin de l'année 2016.

Compte-tenu de l'importance que revêt la gare du Day pour le Canton de Vaud ainsi que le soutien du Grand conseil et du Conseil d'Etat au développement du trafic régional, le soussigné pose la question suivante au Conseil d'Etat :

Quelles démarches le Conseil d'Etat a-t-il effectuées auprès de la Confédération pour permettre une réalisation du projet dans les meilleurs délais ?

(Signé) Nicolas Rochat Fernandez

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le développement du RER Vaud est une priorité du Conseil d'Etat :

Le développement du RER Vaud fait partie de l'axe n° 4 "Investir – innover – faire rayonner le canton" du programme de législation 2012 – 2017, adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat. Plus particulièrement, la mesure 4.3 porte sur les transports publics et la mobilité avec pour buts d'investir et d'optimiser : 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.

Ainsi pour le Conseil d'Etat, l'importance d'accrocher la Vallée de Joux au RER Vaud est avérée et l'introduction de liaisons directes entre Le Brassus et Lausanne est un objectif de développement du RER Vaud.

Etape de développement cadence 15' entre Cully et Cossonay-Penthalaz (au cœur du RER) et étape Vallée de Joux / Mises en service conjointement en décembre 2020 :

Un doublement des cadences au cœur du réseau permettra de répondre à la forte augmentation de la demande pronostiquée avec l'introduction d'une desserte au quart d'heure entre Cully et Cossonay-Penthalaz. Cette cadence est obtenue par la superposition des lignes RER1 et RER2 circulant entre Cully et Grandson (un train toutes les 30') avec les lignes RER3 et RER4 (un train toutes les 30') circulant entre Aigle et Vallorbe/Le Brassus.

La ligne RER3 Aigle – Vallorbe roulera chaque heure. La ligne RER4, décalée de 30 minutes par rapport à la ligne RER3, circulera chaque heure entre Lausanne et Le Brassus en rebroussant en gare du Day. En heures de pointe, les rames circuleront en double traction de Lausanne jusqu'au Day où elles seront séparées en deux convois. La rame de queue rebrousse pour se rendre au Brassus tandis que l'autre rame (de tête) poursuivra sa route en direction de Vallorbe. Ainsi aux heures de pointe, Vallorbe sera desservie toutes les 30 minutes vers Lausanne.

Pour permettre la réalisation de cette étape, des infrastructures importantes doivent être en service pour permettre l'augmentation du nombre de trains en circulation entre Lausanne et Renens et donc aussi sur la branche en direction de Cossonay-Penthalaz – Vallorbe. Ces infrastructures qui devront être réalisées en parallèle sont les suivantes :

- la quatrième voie Lausanne – Renens ;
- le saut de mouton (passage dénivelé) entre Renens et Prilly-Malley ;
- la tête Ouest de la gare de Lausanne ;
- les enclenchements de Renens et de Lausanne ;
- l'aménagement d'un terminus à Cully ;
- l'aménagement de la gare du Day pour permettre le rebroussement des trains vers Le Brassus (liaison sans changement).

CFF Infrastructure travaille actuellement à la mise à disposition de tous ces aménagements pour décembre 2020.

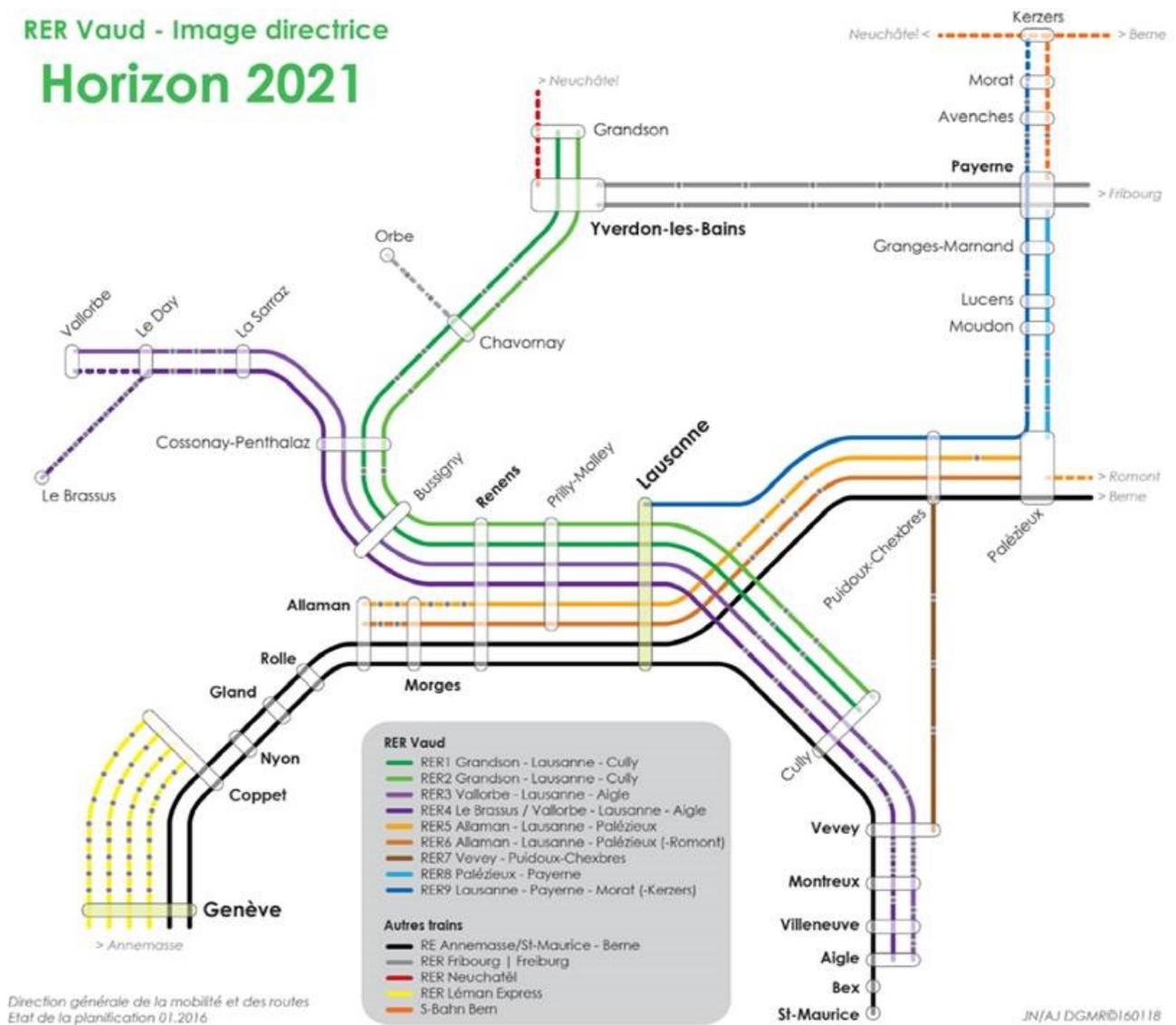
L'aménagement à réaliser en gare du Day:

Pour pouvoir réaliser un rebroussement au Day, les CFF doivent renouveler l'enclenchement entre Daillens et Le Day (partie du projet ATR Daillens – Vallorbe). Selon les études préliminaires, la modernisation des installations de sécurité sur ce tronçon (y compris Le Day) s'élèverait à hauteur de 40 millions de francs.

De plus, pour permettre l'exploitation de ce concept, la gare du Day doit être déplacée d'environ 300 m en direction de Vallorbe (mise en alignement), après l'aiguille conduisant vers la Vallée de Joux. En effet, selon les CFF, la mise à niveau du quai en gare du Day pour les trains circulant vers la Vallée de Joux est impossible à cause de la voie en courbe tandis que celle des deux quais en direction de Lausanne est onéreuse (accès libres de marche). La réalisation de ce nouveau point d'arrêt est estimée à 10 millions de francs par les CFF.

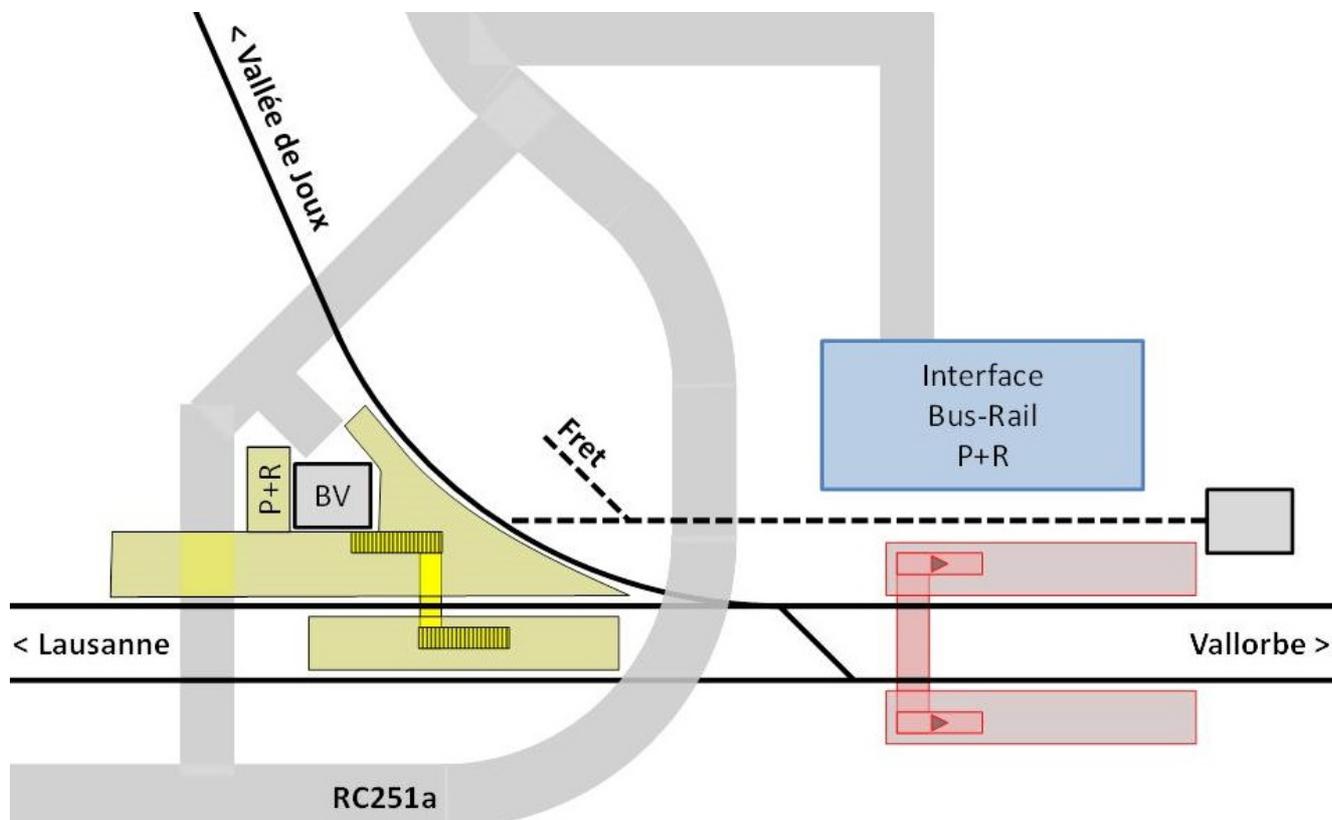
Le concept retenu de desserte du RER Vaud à l'horizon 2021 est le suivant :

RER Vaud - Image directrice Horizon 2021



Aménagements nécessaires en gare du Day :

- Mise en conformité de la gare du Day avec 2 quais de 160 m (nouveaux standards pour trains de 150 m) et passage inférieur entre les deux quais pour un montant de MCHF 10.
- Le renouvellement des enclenchements entre La Sarraz et Le Day (obligatoire pour la mise en conformité du Day) est estimé par les CFF à MCHF 40.



En conclusion, le remplacement des enclenchements entre Daillens et le Day est une condition sine qua none pour adapter les infrastructures au Day.

Réponse à la question

Quelles démarches le Conseil d'État a-t-il effectuées auprès de la Confédération pour permettre une réalisation du projet dans les meilleurs délais ?

Dès 2012, dans le cadre du deuxième mandat de planification du RER Vaud, réalisé conjointement par les CFF et le Canton de Vaud, la question de la modernisation de la gare du Day et de l'introduction de liaisons directes entre Lausanne et Le Brassus figurait parmi les développements envisagés. Les résultats du mandat ont été présentés à l'Office fédéral des transports (OFT).

En 2014, un exposé des motifs et projet de décret demandant un crédit d'étude de CHF 14'500'000 destiné à financer les études des infrastructures nécessaires à la 2^{ème} étape de développement du RER Vaud a été présenté par le Conseil d'Etat au Grand Conseil. Ce crédit a été accepté à l'unanimité en septembre 2014 par le Grand Conseil. Au chapitre 2.4 de l'exposé, l'aménagement pour un rebroussement en gare du Day était toujours évoqué, conformément à la planification de 2012.

Fin 2015, dans le cadre de la consultation fédérale sur la convention de prestations CFF 2017-2020 relative à l'entretien des infrastructures ferroviaires, le Conseil d'Etat a rappelé l'importance, pour le canton, des aménagements dans le secteur Le Brassus – Vallorbe/Le Day en précisant que la branche de la Vallée de Joux faisait partie du RER Vaud. Toutefois, il a été constaté que, pour le moment, aucune mesure n'a été retenue (ni Le Day, ni les enclenchements) dans la planification actuelle de la convention de prestation 2017-2020.

Par courrier du 15 mars 2016, le Conseil d'Etat a rappelé la stratégie de développement du RER Vaud à l'OFT. Il a aussi fait part de sa ferme intention de mettre en place des relations directes entre Lausanne et Le Brassus en décembre 2020 au plus tard. A cette occasion, l'image directrice a été rappelée (voir schéma de desserte 2021 ci-dessus).

En parallèle, dans le cadre du processus de développement de l'offre conduit par l'OFT, il a été formellement demandé à ce dernier de corriger l'image directrice de l'étape d'aménagement d'offre 2025 afin d'y intégrer les installations ferroviaires permettant une desserte directe Le Brassus – Lausanne.

Dans sa réponse du 5 avril 2016, le directeur de l'Office fédéral des transports a confirmé son soutien dans ce dossier. Un échéancier a été mis sur pied pour analyser la situation en détail afin d'obtenir dans le courant de l'automne des résultats concrets concernant l'ensemble des points en suspens dans ce dossier.

Une délégation composée de l'OFT, des CFF et de la DGMR (Direction générale de la mobilité et des routes) a rencontré les communes de Vallorbe, de L'Abbaye, du Chenit et du Lieu le 11 avril 2016. Ces communes ont été informées de l'avancement des études conduites depuis 2011.

Suite à cette rencontre, la DGMR a demandé aux CFF d'entreprendre les démarches avec l'OFT pour assurer le financement des aménagements en gare du Day avec la convention de prestations CFF 2017-2020 permettant la mise en place du concept de desserte ferroviaire attendu par le Canton de Vaud à l'horizon de décembre 2020. Les coûts d'exploitation de la liaison directe à la charge du canton de Vaud sont évalués sommairement à ce stade des analyses, à un montant d'environ 450'000.- francs par an, ce qui représente moins de 2% des indemnités d'exploitation du futur réseau RER Vaud. Cette dépense annuelle permettra de faciliter l'accès à la Vallée de Joux et de soutenir un important secteur économique de l'horlogerie dans le canton.

Par ailleurs, sous l'impulsion du canton, les compagnies Travys et CFF cherchent actuellement à concrétiser une solution à plus court terme offrant avec les infrastructures actuelles quelques liaisons directes, le matin vers Lausanne et le soir de Lausanne, ceci sans transbordement, mais via Vallorbe.

Le Conseil d'Etat poursuit donc la concrétisation de l'objectif de développement du RER Vaud dont la branche Le Day – Le Brassus fait partie intégrante. Il suit avec attention l'évolution de ce dossier en partenariat étroit avec l'OFT et les CFF.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 juin 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean