



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur Moritz Leuenberger
Conseiller fédéral
Palais fédéral
3003 Berne

Réf. : PM/15003796

Lausanne, le 1^{er} avril 2009

Arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération – Réponse à la procédure de consultation fédérale

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames et Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir, par courrier du 19 décembre 2008, soumis en consultation le projet d'Arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération.

Globalement, le gouvernement vaudois partage votre analyse de la problématique et des modalités choisies pour l'attribution des fonds. La méthodologie est pertinente (exigences de base, critères d'efficacité, hiérarchisation des mesures sur la base du rapport coût-utilité, efficacité du projet) et la qualité du travail effectué par l'Office fédéral du développement territorial (ODT) et des autres services fédéraux doit être soulignée.

Le Conseil d'Etat prend bonne note des taux de contribution accordés par la Confédération aux trois agglomérations touchant le territoire cantonal pour l'étape de financement des mesures de priorité A (2011-2014) selon l'article 2 du projet d'arrêté fédéral et déterminés selon le rapport global "coût-utilité" :

- Agglomération Lausanne – Morges : 40% (contribution maximale de la Confédération : 165 MCHF);
- Agglomération Yverdon : 35 % (contribution maximale de la Confédération : 17 MCHF);
- Agglomération franco-valdo-genevoise : 40% (contribution maximale de la Confédération : 165 MCHF dont environ 10.4 MCHF pour une mesure touchant le district de Nyon sur territoire vaudois)

La base de référence des montants est le mois d'octobre 2005, hors renchérissement et hors TVA.

Le gouvernement approuve la nécessité de prioriser, notamment compte tenu de l'enveloppe financière 6 milliards de francs sur 20 ans pour les projets d'agglomération dont 2.6 milliards ont déjà été alloués pour les projets "urgents". De plus, il accepte que certaines mesures devront être «assumées entièrement par les agglomérations» et que d'autres, dans le domaine du rail, pourront bénéficier de contributions d'autres fonds, notamment de crédits-cadre de financement d'infrastructures ferroviaires selon l'article 56 de la loi fédérale sur les chemins de fer (selon annexes 17 et 18).

S'agissant du document mis en consultation, le Conseil d'Etat soulève toutefois les questions suivantes, auxquelles il conviendra d'apporter des réponses avant que le message et le projet d'arrêté ne soit transmis aux Chambres fédérales.

1. Aspects généraux

1.1 Coordination avec le réseau des RN (chapitre 1.1.2 du rapport)

Une forte interdépendance entre le réseau des routes nationales et le trafic d'agglomération est relevée avec pertinence dans le rapport mis en consultation. Ce dernier, toutefois, ne mentionne pas le besoin de coordination entre le programme "Trafic d'agglomération" et de nouveaux éléments du réseau autoroutier qui ne concernent ni les goulets d'étranglement ni les "compléments de réseau" devant faire l'objet d'une adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11).

La région lausannoise est en effet directement concernée par quatre projets de création ou modification de jonctions autoroutières (Lausanne-Blécherette, Crissier, Chavannes, Ecublens-Venoge), développés jusqu'ici en collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU). L'importance de ces jonctions dans le fonctionnement d'ensemble de l'agglomération Lausanne-Morges (y compris et surtout pour atteindre les objectifs ambitieux de report modal sur les transports publics) nécessite que leur concrétisation intervienne en parallèle de la réalisation des mesures colloquées en liste A (mesures 2011-2014).

Les dernières informations transmises par l'OFROU aux autorités cantonales font état, pour trois de ces projets, d'un début des travaux «dès 2015» (sans indication de délai pour le quatrième, la jonction d'Ecublens qui présente une très grande importance dans l'amélioration des conditions de circulation dans l'ouest lausannois). Le Conseil d'Etat demande des engagements formels à ce sujet de la part de la Confédération.

1.2 Disponibilité du financement des projets de la liste de degré de priorité A (mesures 2011 – 2014) dès 2015 seulement (chapitres 1.2.2, 1.2.7.1 et 3.2 du rapport)

Le rapport mis en consultation précise à différentes reprises que la Confédération ne disposera pas des moyens nécessaires pour cofinancer dès 2011 les mesures de la liste de degré de priorité A pour les années 2011 – 2014 :

- chapitre 1.2.2, p.10: «[...] les modalités de financement des projets d'agglomération ne pourront être abordées qu'après achèvement des projets urgents, soit vers 2015.»

- chapitre 1.2.7.1, p.26: «D'ici 2015, les versements seront strictement réservés aux projets d'agglomération urgents, dont le volume de réalisation se chiffre à quelque 2,5 milliards de francs en termes réels. Par conséquent, le financement des projets d'agglomération ne pourra débuter qu'après achèvement des projets urgents.»
- chapitre 3.2, p.29: «Toutefois, il faut tenir compte du fait que le cofinancement des mesures prévues dans le cadre des projets d'agglomération sera retardé du côté de la Confédération (cf. chap. 1.2.7.1). Les agglomérations devront s'accommoder de ce retard ou assurer elles-mêmes le préfinancement. Ces éventuels préfinancements pourront constituer une charge budgétaire supplémentaire pour les cantons, villes et communes.»

Une telle situation ne peut en aucun cas satisfaire les autorités vaudoises, aussi bien cantonales que communales. En effet, la dynamique très positive insufflée par la Confédération au travers des projets d'agglomération ne saurait être ralentie pour cause de financement indisponible. Le Conseil d'Etat vaudois demande expressément à la Confédération de trouver une solution à ce problème.

D'un point de vue plus pratique, et dans la mesure où une telle limitation devait être maintenue par la Confédération, les conséquences concrètes du manque de disponibilité financière du fonds d'infrastructure n'apparaissent pas clairement à la lecture du document. Si les collectivités locales ne peuvent pas (ou ne souhaitent pas) assumer le préfinancement des mesures prévues en liste A, il y a lieu de préciser :

- si les mesures de la liste A peuvent être reportées après 2015 tout en gardant la garantie du cofinancement fédéral;
- si, dans un tel cas, la réalisation de ces mesures est soumise à des règles particulières;
- ce qu'il advient, dans un tel cas, des mesures de la liste B;
- comment cela est pris en compte dans l'estimation des liquidités du fonds d'infrastructure à moyen et long terme.

De plus, il est à noter que l'incertitude liée à la disponibilité financière du fonds d'infrastructure n'est pas sans conséquence sur le respect

- des engagements que les agglomérations et la Confédération formaliseront dans le cadre des accords de prestation;
- des délais impartis aux agglomérations pour établir leur rapport sur l'avancement de la mise en œuvre (cf. chapitre 1.3.3 du rapport).

1.3 Conséquences pour la Confédération (chapitre 3.1 du rapport)

Les autorités vaudoises prennent bonne note de l'engagement de la Confédération à contribuer aux coûts d'exploitation du RER liés à des mesures cofinancées dans le cadre du fonds d'infrastructure. S'agissant des modalités de concrétisation de cet engagement, la Confédération envisage-t-elle d'augmenter la dotation des fonds fédéraux destinés au trafic régional (TRV) et, partant, les quotes-parts cantonales ? Si oui, la contribution fédérale correspondra-t-elle au taux en vigueur selon l'Ordonnance

fédérale sur les parts cantonales dans le trafic régional (OPCTR), soit de 50% pour le canton de Vaud ?

2. Projets d'agglomération sur territoire vaudois

Suite à la consultation des instances régionales, le Conseil d'Etat demande que les adaptations et compléments suivants soient apportés pour les projets d'agglomération suivants, n'ayant pas de revendications particulières, autres que celles formulées dans le chapitre "Aspects généraux", concernant le projet d'agglomération Lausanne – Morges et la liste A.

En revanche, les instances concernées regrettent le report de plusieurs mesures qu'elles considèrent importantes pour leur développement. Elles indiquent que ces mesures seront reprises lors de l'actualisation de leur projet d'agglomération pour la tranche 2015 – 2018 (liste de mesures B et C) en complétant leurs argumentaires.

2.1 Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (annexes 1, 5, 6 et 12 du rapport)

Le Conseil d'Etat soutient la demande formulée par la région nyonnaise, via le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, de revoir la classification des mesures suivantes:

- **Mesure 12-9** : priorité A : création de deux points de croisement à Mies et à Chambésy sur la ligne RER Coppet-Genève pour offrir la cadence à 15 minutes : il convient d'ajuster le coût de cette mesure qui comprend également l'allongement des quais des gares à une longueur de 220 m : cette mesure est actuellement estimée par les CFF à 98 MCHF (état de référence 2008), dont 38.7 MCHF sur territoire vaudois alors que le montant mentionné sans l'annexe 1 du rapport est de 69.4 MCHF aux prix d'octobre 2005.
- **Mesure 12-12** :
 - a) mesure concernant la jonction autoroutière de Coppet à faire figurer dans la liste A (annexe 5 du rapport) :
 - b) mesures concernant les jonctions autoroutières de Nyon et Gland à faire figurer dans la liste B (annexe 6 du rapport).

Les aménagements visant à faciliter le passage des autobus des transports publics au travers des jonctions autoroutières sont prioritaires pour assurer le bon fonctionnement du réseau des transports publics régionaux (efficacité, fiabilité et coût) et notamment le raccordement des localités situées en amont de l'autoroute Genève – Lausanne et les principales gares du réseau CFF de Coppet, de Nyon et de Gland.

Selon l'enquête de 2005, à la frontière Vaud - Genève la part modale des transports publics est de 27% sur 163'000 mouvements, alors qu'une moyenne comparable en Suisse est de 36%. Cette part est seulement de 13% pour les usagers d'origine ou à destination du secteur Coppet – Nyon – Rolle; pour le secteur Coppet (Terre-Sainte), le plus proche de Genève, elle est de moins de 6%. Il est donc indispensable d'améliorer la vitesse commerciale des lignes des autobus de rabattement sur le réseau CFF, en leur garantissant de ne pas être ralentis dans les zones de congestion routière, en particulier aux jonctions autoroutières.

- **Mesure 52-2** : mesure concernant le tronçon de la route RC1 entre Mies et Founex à faire figurer dans la liste B (annexe 12 du rapport).

Le réaménagement de cette partie de la RC1 s'inscrit dans la suite de celui prévu par la mesure 52-1 (liste A); un concept directeur est établi de longue date. Elle doit donc être classée au moins dans la liste des mesures B.

2.2 Projet d'agglomération AggloY (Yverdon-les-Bains)

(tableau 3 et annexes 1 à 16 du rapport; tableau de l'art. 2, al. 1, du projet d'arrêté fédéral)

Selon le tableau 3 du rapport mis en consultation (p. 25/49), l'agglomération d'Yverdon-les-Bains bénéficie d'une contribution fédérale totale de 17 MCHF (référence octobre 2005) pour les mesures retenues en liste A. Ce même montant figure dans l'art. 2 du projet d'arrêté fédéral (p. 49/49) et correspond également aux estimations des autorités pilotant l'agglomération. Le choix de n'intégrer aux tableaux des annexes 11 et 13 que les montants supérieurs à 3 MCHF, et bien que cela soit dûment mentionné dans le titre de l'annexe, peut toutefois induire le lecteur en erreur. Les mesures de l'AggloY, cofinancées par la Confédération, mais qui ne figurent pas explicitement dans ces deux annexes, sont rappelées ici et il conviendrait de les mentionner au moins de manière regroupée sous la rubrique "diverses mesures d'un montant inférieur à 3 MCHF" :

- Annexe 11 : quatre mesures ne sont pas mentionnées, correspondant à un investissement de 4.5 MCHF (référence octobre 2005) et à une contribution fédérale de 1.5 MCHF :
 - mesure 37.a : Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel;
 - mesure 37.c : Réaménagement du goulet de la Rue du Casino;
 - mesure 37.d : Réaménagement de la Rue de la Plaine;
 - mesure 37.e : Réaménagement de l'Avenue Haldimand.
- Annexe 13 : la mesure suivante n'est pas mentionnée, correspondant à un investissement de 2.0 MCHF (référence octobre 2005) et à une contribution fédérale de 0.7 MCHF :
 - mesure 15.a : Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare.

3. Consultation cantonale

Nous avons également procédé à une large consultation de partenaires locaux et régionaux ainsi que des associations cantonales intéressées. Les avis formulés à cette occasion sont largement positifs et encouragent les autorités cantonales à soutenir les différents projets d'agglomérations du canton. Les observations suivantes ont été formulées à plusieurs reprises, notamment par les associations économiques :

- les mesures relatives aux infrastructures routières ne sont pas suffisamment soutenues par le programme en faveur du trafic d'agglomération;

- au sein des agglomérations, les communes-centre sont le plus souvent favorisées au détriment des communes plus périphériques.

A ce propos, le Conseil d'Etat vaudois, tout en comprenant le sens de ces remarques, partage les choix de la Confédération de soutenir de façon importante la mobilité douce et les transports publics, compte tenu du contexte particulier des agglomérations et des défis majeurs auxquelles elles devront faire face ces prochaines années.

Pour terminer, le Conseil d'Etat se plaît à relever que toutes les agglomérations vaudoises s'engagent à poursuivre leurs efforts en vue d'optimiser l'efficacité de leur projet pour les prochaines échéances du programme.

* * *

En vous remerciant de votre attention et restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames et Messieurs, l'expression de notre considération très distinguée.


AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pascal Broulis

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Copies

- Office des affaires extérieures
- Service de la mobilité