

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Philippe Ducommun intitulée l'engorgement du trafic routier dans les grandes villes du canton de Vaud ne trouve pas simplement sa source aux portes de ces villes

Rappel de l'interpellation

Depuis plusieurs années, les autorités communales de plusieurs villes vaudoises mènent un combat de chaque instant pour réduire le trafic routier urbain. Cette politique s'inscrit dans une diminution du nombre de places de parc et de stationnement, une réduction de la fluidité du trafic routier dans certains quartiers et même une dotation insuffisante du nombre de places de stationnement dans les parkings relais.

Favorables à l'amélioration des transports publics ainsi qu'aux mesures cohérentes qui augmentent l'attractivité et la fonctionnalité des transports susmentionnés, nous constatons que la réflexion et la politique menées par nos autorités cantonales dans ce domaine ne sont pas suffisantes.

La croissance prévisible annoncée de la population vaudoise va générer une pression supplémentaire forte sur les transports publics et le trafic routier des zones urbaines de notre canton. La recherche de solutions réfléchies, adaptées aux besoins modernes d'un canton formé de deux zones fortement urbanisées de l'arc lémanique ou d'Yverdon et d'une région rurale vivante, est d'actualité.

Aujourd'hui, le transfert du trafic routier privé sur les transports publics n'a pas besoin d'une promotion artificielle s'il répond à des critères d'attractivité logique dans un cadre économique favorable. Cela signifie que lorsque les transports publics apportent des avantages avérés aux utilisateurs potentiels, nul besoin de mesures contraignantes pour garantir un tel transfert. Malheureusement aujourd'hui cette situation favorable n'est de loin pas d'actualité dans notre canton.

N'ayons pas peur d'affirmer que la politique cantonale en matière de transport public est en attente de réalisations concrètes ; que font nos autorités ? Il suffit de comparer l'embryon de réseau RER vaudois aux infrastructures modernes et performantes des autres grandes zones urbaines que sont Berne, Bâle ou Zurich, pour constater que les politiciens vaudois et les représentants des autorités politiques de l'arc lémanique ont été trop longtemps aux abonnés absents dans ce dossier.

Aujourd'hui, ce n'est pas la suppression de quelques places de parc dans divers recoins des zones urbaines, l'allongement de zones limitées à trente km/h sur quelques mètres supplémentaires, quelques modérateurs du trafic complémentaires ou l'encouragement de l'utilisation de la bicyclette qui vont apporter une solution à long terme à l'engorgement urbain.

S'il est important que les communes vaudoises se préoccupent directement des conditions de déplacement au cœur de leur cité, l'évolution en matière de politique des transports se joue prioritairement à l'échelon régional. Le canton manque de dynamisme et de réalisme dans sa politique cantonale, alors qu'il devrait jouer un rôle moteur dans l'amélioration des conditions de desserte des villes vaudoises par les transports publics.

Si l'amélioration de la liaison entre les deux grandes villes de l'arc lémanique passe par l'action concertée des acteurs romands de la politique fédérale, il est vital que la réalisation d'un véritable réseau RER s'offre enfin aux habitants de notre canton. Par ailleurs, la mise en œuvre de parkings relais, implantés à la source des nuisances de la circulation routière, par exemple à Cossonay, Echallens, Palézieux, Payerne, La Sarraz, etc. est une démarche primordiale pour endiguer la croissance à venir du trafic routier.

Comme les régions qui se sont dotées d'un réseau de transports publics RER performants, le transfert modal le plus proche du domicile des personnes exerçant une activité économique, culturelle ou de formation au cœur d'une ville est une solution pragmatique d'avenir. Une telle démarche se heurte toutefois à un constat : les communes concernées par l'implantation de parkings d'échange éloignés d'une ville ne trouvent pas un intérêt direct à financer ce genre de structure...

Mais il est aujourd'hui important de réfléchir à la création de parkings le long des stations du LEB, du BAM, des lignes CFF entre Payerne et Lausanne, Yverdon et Payerne ou Nyon et Montreux, etc.

En fonction de ce développement, j'invite le Conseil d'Etat à répondre aux questions suivantes :

- 1. Quelle est la stratégie du canton afin de réduire l'impact de la croissance du trafic routier dans les principales villes du canton suite à l'augmentation annoncée de la population dans l'arc lémanique ?*
- 2. Le canton est-il satisfait des effets de sa politique des transports et du développement des transports publics, notamment dans la réalisation d'un véritable réseau RER périurbain couvrant les besoins connus ?*
- 3. Le canton a-t-il des contacts avec les localités vaudoises qui pourraient à l'avenir, par la création de parkings relais dans des endroits stratégiques, contribuer à une réduction du trafic routier dans les agglomérations vaudoises ?*
- 4. Des mesures d'incitations financières sont-elles prévues pour soutenir la réalisation d'infrastructures afin d'endiguer le trafic routier à sa source, en évitant ainsi des nuisances sonores et environnementales inutiles ?*
- 5. Le canton entend-il à l'avenir prendre une part active dans la création de l'offre de prestations des transports publics, afin d'offrir une prestation concurrentielle permettant un transfert volontaire de la route vers les transports publics pour les pendulaires des différentes régions vaudoises qui se rendent quotidiennement au cœur des villes vaudoises ?*

Réponse du Conseil d'Etat

1. Quelle est la stratégie du canton afin de réduire l'impact de la croissance du trafic routier dans les principales villes du canton suite à l'augmentation annoncée de la population dans l'Arc Lémanique ?

Les autorités cantonales fondent leur stratégie sur des actions concordantes relevant principalement de trois domaines : le développement territorial, l'offre en matière de mobilité douce et de transports publics (TP) et la maîtrise du trafic individuel motorisé.

S'agissant du développement territorial, le plan directeur cantonal (PDCn) pose l'exigence d'une étroite coordination entre l'urbanisation et les réseaux de transports, en particulier publics. En effet, la mobilité n'étant qu'une résultante des activités humaines et de leur localisation, le bon positionnement des lieux d'habitation et de travail constitue la 1^{ère} règle à respecter. Son application est largement tributaire de l'action des communes.

L'impact du trafic routier ne peut ensuite être réduit qu'en offrant des alternatives crédibles aux usagers, tant en matière de mobilité douce que de transports publics. Le PDCn marque également la volonté cantonale de densifier les centres disposant d'une bonne desserte de TP. Une certaine concentration de l'urbanisation permet en effet d'assurer un bon niveau de desserte par les TP et

d'augmenter leur potentiel de clientèle.

La réduction des impacts dus au trafic motorisé ne peut toutefois résulter des seules actions prises dans les domaines de l'aménagement du territoire et des transports publics, respectivement de la mobilité douce. Des mesures complémentaires, visant directement les automobilistes, sont en effet nécessaires comme, par exemple, la mise en place d'une politique appropriée de stationnement ou le réaménagement du réseau routier principal en agglomération.

La stratégie du Conseil d'Etat en matière de mobilité est développée à moyen terme dans le programme de législature 2007-2012. Dans ce cadre, quatre objectifs principaux ont été retenus. L'objectif no 2 porte sur l'action contre le réchauffement climatique, la promotion des énergies renouvelables et des TP. Cet objectif se mesure notamment selon l'indicateur de la répartition modale du transport de personnes. En 2005, la part des transports individuels représentait le 75%. Cette part doit atteindre 70% en 2012, 65% en 2020 et 50% en 2050.

Le mesure no 12 du programme de législature, découlant de cet objectif, vise à "mettre en œuvre le Plan directeur cantonal, en particulier développer les infrastructures de transport et les projets d'agglomération" en réalisant les actions suivantes :

- Mettre en œuvre la stratégie cantonale de développement des TP 2020 (en particulier RER vaudois, 3ème voie CFF Lausanne-Genève, ligne du Pied du Jura, trains régionaux).
- Consolider et mettre en oeuvre les projets d'agglomération.
- Elaborer et mettre en œuvre un plan stratégique des routes et des mobilités douces.

2. Le canton est-il satisfait des effets de sa politique des transports et du développement des transports publics, notamment dans la réalisation d'un véritable réseau RER périurbain couvrant les besoins connus ?

Le Conseil d'Etat se réjouit des efforts engagés dans le développement des réseaux de TP vaudois avec le soutien du Grand Conseil, qui a accordé au cours de ces dernières années d'importants crédits. La mise en service du métro m2 en octobre dernier a constitué une étape marquante de ce processus.

En ce qui concerne plus particulièrement le RER vaudois, l'évolution se concrétisera par étapes. Dès la fin 2010, l'engagement de nouvelles rames de type Flirt, suivi de la mise en service de la halte de Prilly-Malley, apportera des améliorations de l'offre sur les différentes lignes du réseau RER. L'étape suivante de développement du RER est liée à la réalisation d'infrastructures lourdes prévues par la Confédération dans le programme de développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB (offre de base et options de développement). Selon la planification actuelle, un délai de 10 ans environ est nécessaire pour finaliser cette étape. Conscient de l'importance de ce dossier pour le canton, le Conseil d'Etat a pour priorité immédiate la réalisation par la Confédération et par les CFF des études nécessaires à l'obtention des permis de construire pour la 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens et de la 3^{ème} voie entre Renens et Allaman.

Parallèlement, les autorités cantonales, en collaboration avec les entreprises concessionnaires, prévoient des améliorations sur les principaux chemins de fer régionaux (LEB, BAM, NStCM). En complément, une démarche d'optimisation/réorganisation/amélioration des transports publics routiers régionaux est également en cours dans différentes régions du canton (Morges-Cossonay, région yonnaise, Broye).

3. Le canton a-t-il des contacts avec les localités vaudoises qui pourraient à l'avenir, par la création de parkings relais dans des endroits stratégiques, contribuer à une réduction du trafic routier dans les agglomérations vaudoises ?

Le Département des infrastructures (DINF) entretient des contacts réguliers avec les entreprises de TP concessionnaires. Une structure de coordination et de réflexion a été mise en place avec les CFF pour établir un programme d'extension des parkings d'échange conforme à l'objectif cantonal de doublement de l'offre P+R à moyen terme. En ce qui concerne les compagnies régionales de chemin de fer, notamment le LEB, MBC et NStCM, ainsi que les —, des études pour développer des parkings

d'échange sont engagées.

En ce qui concerne les rapports entre canton et communes, ceux-ci se concrétisent sous diverses formes : de façon directe, par l'intermédiaire d'une association régionale ou via l'entreprise de transport. L'administration cantonale est aussi régulièrement sollicitée par des communes, qu'elle conseille et accompagne.

Les liens que le canton entretient avec les communes seront notablement intensifiés à court terme en fonction des besoins de création, respectivement d'agrandissement de parkings. Les autorités communales seront notamment associées à la mise au point des projets pour assurer une politique de stationnement cohérente dans le périmètre des gares/haltes/arrêts et réserver la cas échéant dans le cadre de la planification territoriale des terrains pour des parkings d'échange.

4. Des mesures d'incitation financière sont-elles prévues pour soutenir la réalisation d'infrastructures afin d'endiguer le trafic routier à sa source, en évitant ainsi des nuisances sonores et environnementales inutiles ?

Si les infrastructures auxquelles fait référence la question sont les P+R, l'"incitation financière" est déjà possible via l'art. 6 de la loi vaudoise sur les transports publics (LCTP), qui permet au Conseil d'Etat de financer des parkings d'échange. En effet, selon cet article, l'Etat peut "accorder une contribution financière aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public qui répondent aux buts de la loi [...]". Ainsi, une contribution d'investissement peut être consentie "sur l'équipement en installations ou en véhicules, l'adoption d'un autre mode de transport [...]".

S'agissant de l'enveloppe financière à consacrer au développement de l'offre P+Rail, le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire du chef du Département de l'économie et du chef du Département des infrastructures, s'est engagé en cosignant les projets d'agglomérations d'Yverdon-les-Bains (AggloY), franco-valdo-genevois (PAFVG) et Lausanne-Morges (PALM). En effet, ces trois projets contiennent des mesures d'extension de l'offre P+Rail réparties sur l'ensemble du territoire cantonal et bénéficiant à tous les centres raccordés au chemin de fer. Les montants estimés de ces mesures sont de CHF 53.5 mio (état décembre 2007).

Pour les projets de moindre importance réalisés par les entreprises de transports concessionnaires, le financement de ces mesures peut s'inscrire dans le budget ordinaire des subventions à ces entreprises. Pour des projets d'importance, un financement spécifique devra être assuré par décret du Grand Conseil.

5. Le canton entend-il à l'avenir prendre une part active dans la création de l'offre de prestations des transports publics, afin d'offrir une prestation concurrentielle permettant un transfert volontaire de la route vers les transports publics pour les pendulaires des différentes régions vaudoises qui se rendent quotidiennement au cœur des villes vaudoises ?

En application de la loi vaudoise sur les transports publics (LCTP), le canton joue un rôle déterminant dans le développement des transports publics. Il prend donc déjà une "part active dans la création de l'offre de prestations des transports publics". Le Conseil d'Etat va évidemment poursuivre sur cette voie, conformément aux engagements qu'il a pris dans son programme de législature et dans les projets d'agglomération auxquels il a été associé. La création d'une offre de transport public concurrentielle est l'élément moteur de cet engagement et la mise en service récente du métro m2 et la réalisation prochaine de la halte CFF de Prilly-Malley en sont des exemples tangibles.

La "*Stratégie cantonale de développement et planification du réseau des transports publics*" (Département des infrastructures, Service de la mobilité, septembre 2006) contient les éléments essentiels de la politique menée par le canton. Les multiples développements prévus bénéficieront aussi bien aux agglomérations qu'aux régions.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 11 décembre 2008.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean