



Déposé le 04.05.10

Scanné le - 5 MAI 2010

Olivier Feller
Député

Claude-Eric Dufour
Député

Hans Rudolf Kappeler
Député

10-INT-386

Interpellation (articles 115ss LGC)

Interpellation relative aux stratégies du Conseil d'Etat en matière de développement des infrastructures de transport à l'horizon 2030 dans le canton en général, dans les agglomérations en particulier

Le 11 novembre 2009, le Conseil fédéral a adopté un «Message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et à l'allocation des moyens financiers nécessaires». Ce message porte sur un programme d'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers, pour un montant de 5.5 milliards.

Le module 1 du programme comprend des projets déjà bien avancés, qui seront réalisés vers 2015. Le seul projet retenu en Suisse romande est la première étape de l'élimination du goulet d'étranglement de Crissier.

Le module 2 englobe des projets qui seront réalisés à partir de 2018. Pour le canton de Vaud, il mentionne l'élargissement à six voies du tronçon Le Vengeron-Coppet ainsi que la deuxième étape de l'élimination du goulet d'étranglement de Crissier.

Le module 3 comprend des projets qui ne pourront pas être financés au moyen des 5.5 milliards disponibles. Ces projets seront réévalués ultérieurement par le Conseil fédéral. L'élargissement à six voies du tronçon autoroutier Coppet-Nyon est notamment visé.

Le 11 novembre 2009, le Conseil fédéral a également adopté un «Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011». Ce message prévoit le financement fédéral d'infrastructures de transports publics, au maximum à hauteur de 40% des coûts, dans le cadre de projets d'agglomérations. Le montant prévu est de 3.4 milliards.

La liste A de ce programme fédéral comprend les projets prêts à être réalisés et financés entre 2011 et 2014. Pour le canton de Vaud, cette liste mentionne en particulier le tram reliant Renens au centre de Lausanne.

La liste B comprend des projets dont la réalisation et le financement pourraient être prêts à partir de 2015. Pour le canton de Vaud, la liaison entre le centre et le nord de Lausanne y est en particulier citée.

Il ressort de ces deux messages que les investissements fédéraux en matière d'infrastructures de transport actuellement prévus dans le canton de Vaud pourraient

bénéficiaire pour l'essentiel, en termes de volumes financiers, à l'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et plus particulièrement à la Ville de Lausanne. Cela peut se comprendre dès lors que le PALM abrite environ 50% de la population et 60% des emplois du canton. Toutefois, le canton est également concerné par d'autres agglomérations, dont la croissance démographique et économique prévisible exige des investissements appropriés, notamment dans le domaine des transports (agglomération franco-valdo-genevoise, qui englobe le district de Nyon, agglomération Vevey-Montreux, agglomération Aigle-Monthey, agglomération d'Yverdon-les-Bains).

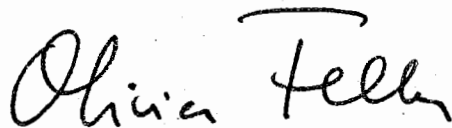
Dès lors, nous nous permettons de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Quelles sont les stratégies et les priorités du Conseil d'Etat en matière de développement des infrastructures de transport à l'horizon 2030, dans le canton en général, dans les agglomérations en particulier ?
2. Sur la base de quels critères le Conseil d'Etat entend-il répartir les ressources cantonales disponibles pour le développement des infrastructures de transport entre les différentes agglomérations et au sein de celles-ci à l'horizon 2030 ?
3. Les critères retenus tiennent-ils compte de l'ensemble des facteurs générateurs de déplacements ?

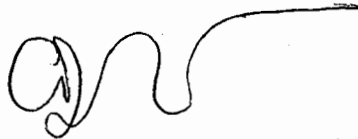
Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat de sa réponse.

Nous renonçons à développer l'interpellation en plénum.

Olivier Feller



Claude-Eric Dufour



Hans-Rudolf Kappeler



Lausanne, le 4 mai 2010