

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Alexis Bally - Toujours plus vite, toujours plus loin ?

Rappel

Les appels à davantage d'investissements en faveur des infrastructures de transport reviennent périodiquement à l'ordre du jour de notre parlement. D'aucuns y plaident pour leur région particulière, d'autres pour l'ensemble du canton.

On parle de retard dans les infrastructures en général, de réseau routier mal entretenu ou/et à compléter, de 3^{ème} voie, de prolongement de lignes, de cadences à augmenter, etc. Par ailleurs, sur le terrain, force est de constater que de nombreuses portions du réseau routier sont saturées aux heures de pointe et que bien des lignes de trains atteignent les limites de leurs capacités.

Si chacun se réjouit de pouvoir disposer de moyens de transport rapides et confortables, il ne faut pas perdre de vue les effets de ces atouts sur l'occupation du territoire. Une desserte améliorée et étendue permet d'habiter plus loin à la périphérie et fuir ainsi les prix élevés du logement dans les centres. Prix que la qualité de la desserte dans ces centres contribue précisément à gonfler. De manière générale, on peut dire que l'amélioration des systèmes de transport (transports publics - TP et transports individuels motorisés - TIM) contribue à induire et donner de l'ampleur au "pendularisme".

L'étalement urbain, ses mécanismes et ses conséquences sont fort bien décrits dans la partie "Stratégie A - coordonner mobilité, urbanisation et environnement" du Plan directeur cantonal. Ainsi, l'essor de la motorisation individuelle y est reconnu comme un facteur prépondérant. Depuis la parution de ce document, des améliorations sensibles des réseaux de transports publics ont eu lieu (M2, rames légères pour le trafic régional, horaires), avec l'effet évoqué ci-dessus. Le boom des constructions à la périphérie d'Aigle, par exemple, n'est certes pas étranger à l'amélioration de la desserte sur la ligne du Simplon et au prix du logement dans le périmètre du PALM.

Dans le domaine des transports, comme dans d'autres domaines (p. ex. l'énergie), il semble donc bien que l'offre crée la demande.

Ceci dit, je me permets de poser les questions suivantes :

- Le Grand Conseil pourrait-il disposer d'un tableau général de la situation actuelle et des tendances en matière de transports (fréquentation des différents axes, provenance et destination des usagers, etc.) ?*
- Qu'en est-il du transfert modal des TIM vers les TP ? En ville ? A la périphérie ? Pour les déplacements domicile - travail ? Pour les déplacements de loisirs ? Données souhaitées : taux de transfert et valeurs absolues des flux de trafic.*
- Jusqu'à quand voudra/pourra-t-on continuer à adapter les infrastructures de transport à la demande ?*

- *Dans quels cas vaut-il mieux laisser agir la saturation que d'adapter les infrastructures ?*
- *Les alternatives pour contenir l'inflation de la mobilité (densification des centres, encouragement à la mixité des activités, télétravail, etc.) se sont-elles révélées opérantes ?*

Les réponses à ce type de questions pourraient avantageusement être intégrées dans le tant attendu rapport sur le degré d'atteinte des objectifs du Plan directeur cantonal.

16 juin 2012, Alexis Bally

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil d'Etat vient de définir dans le programme de législature 2012–2017 présenté le 12 octobre 2012 les axes principaux de son action. Ce programme de législature présente les orientations générales qu'entend donner le Conseil d'Etat concernant notamment le développement territorial et la mobilité. Ces propositions donnent le cadre général de la réponse du Conseil d'Etat aux questions formulées dans l'interpellation.

Le chapitre III de ce programme met en évidence les défis et opportunités. Quelques extraits de ce chapitre situent le contexte du développement futur du canton:

"Il en ressort en substance que l'avenir du canton n'est clairement prévisible que sur un point – mais un point tout à fait essentiel : le nombre de ses habitants oscillera entre 825'000 et 900'000 en 2030. D'après l'Organe de prospective, cette population vaudoise sensiblement plus nombreuse sera plus hétérogène et guidée par une approche individuelle de l'existence ; elle induira des aménagements matériels autant qu'institutionnels ; il faudra alors, selon cet organe, concevoir une organisation territoriale plus efficace et plus équilibrée ainsi que rendre la croissance économique bénéfique à long terme.

Ainsi, l'Organe de prospective envisage pour le long terme des évolutions significatives sur les plans démographique et sociétal. En tenant compte à la fois de la situation et des besoins du canton en 2012 et des perspectives mises en avant par cet organe, la mission des pouvoirs publics comporte en somme les responsabilités suivantes : permettre au service public d'anticiper les évolutions mises en évidence par l'Organe de prospective, stimuler la croissance économique par la mise en valeur des atouts du canton et par les investissements prioritaires, assurer un déploiement rationnel des activités sur le territoire, veiller à la meilleure adéquation entre la croissance et le pouvoir d'achat de la population vaudoise, veiller à l'équilibre du marché de l'emploi.

Cela se traduit par les défis suivants :

- *Accompagner l'évolution démographique et les changements des comportements au sein de la société en faisant en sorte, d'une part, que l'administration soit en mesure de fournir à la population les prestations appropriées, dans le but de renforcer la cohésion sociale ; d'autre part, en assurant une occupation harmonieuse du territoire, en dotant le canton des infrastructures nécessaires et en stimulant une production de logements respectueuse de cette occupation harmonieuse du territoire.*
- *Favoriser une croissance économique harmonieuse dans sa dimension territoriale et dont les fruits profitent à la communauté vaudoise dans son ensemble ; créer des débouchés sur le marché de l'emploi par une politique active de formation, d'insertion, de réinsertion et de reconversion professionnelles ; favoriser la diversification du tissu économique, notamment industriel.*
- *Aménager avec équité la fiscalité des entreprises et des familles.*
- *Veiller au rayonnement du canton et à la défense de ses intérêts sur la scène fédérale et intercantonale.*

- *Maîtriser la situation des finances cantonales.*
- *Protéger l'environnement et les espaces naturels ; réduire la dépendance aux énergies fossiles et développer les énergies renouvelables."*

En préambule, le Conseil d'Etat se réfère également à la présentation faite par François Marthaler, alors conseiller d'Etat et chef du Département des infrastructures, le 11 mai 2012 faisant le point sur la mobilité du canton de Vaud en 2011. Cette présentation, assortie de commentaires, est accompagnée de nombreux graphiques et tableaux concernant l'évolution de la mobilité dans le canton. Elle est accessible sur le site de l'Etat (voir adresse internet : <http://www.vd.ch/themes/mobilite/mobilite-et-planification>). Quelques éléments de cette présentation seront repris en réponses aux questions posées.

Réponses aux questions :

1. Le Grand Conseil pourrait-il disposer d'un tableau général de la situation actuelle et des tendances en matière de transports (fréquentation des différents axes, provenance et destination des usagers, etc.) ?

De nombreuses planches de la présentation du 11 mai 2012 de M. Marthaler donnent des informations sur l'évolution du trafic sur les principaux axes du canton. Afin de mesurer les déplacements dans le canton, des écrans ont été définis aux portes des agglomérations et entre les agglomérations. Ces écrans recensent toutes les personnes qui les traversent : automobilistes, passagers des CFF grandes lignes, de tous les trains régionaux et des bus régionaux ou urbains.

Les écrans ont été différenciés entre :

- cinq écrans principaux sur l'Arc Lémanique (frontière Vaud-Genève, Rolle, Lausanne-Morges, Lausanne-est, Villeneuve),
- deux écrans entre le nord de Lausanne et Yverdon-les-Bains,
- quatre écrans secondaires délimitant les frontières avec les autres cantons et les régions périphériques (Yverdon-Neuchâtel, Jura, Broye, Aigle).

En revanche, le Conseil d'Etat ne dispose pas de données exhaustives concernant la provenance et la destination des usagers. Par le passé, les spécialistes de la mobilité pouvaient se référer aux données des recensements fédéraux de la population, effectués tous les dix ans, qui contenaient des informations concernant les flux de pendulaires. Le recensement de 2010 ne recense plus ces données. A terme, des informations sur les flux pourront être obtenues en extrapolant les résultats des micro-recensements de la Mobilité et transports (MRMT), enquête thématique qui dès 2010 sera réalisée tous les 5 ans par l'Office fédéral de la statistique.

2. Qu'en est-il du transfert modal des TIM vers les TP ? En ville ? A la périphérie ? Pour les déplacements domicile - travail ? Pour les déplacements de loisirs ? Données souhaitées : taux de transfert et valeurs absolues des flux de trafic.

Ces informations figurent dans la présentation du 11 mai 2012 de M. le Conseiller d'Etat F. Marthaler.

L'indicateur-clé retenu dans le programme de législature 2007-2012 se base sur la part modale des transports individuels motorisés dans le total des distances parcourues. Cet indicateur est remis à jour tous les 5 ans par l'Office fédéral de la statistique via le micro-recensement mobilité et transports. Il est repris dans le programme de législature 2012-2017 que le Conseil d'Etat vient d'établir.

Les objectifs sont les suivants (voir page 31 du programme de législature) :

- Evolution 2000 – 2010 : 77% en 2000, 75% en 2005, 72% en 2010,
- Objectifs : 2017 – 2050 : 69% en 2017, 65% en 2025 et 50% en 2050.

3. Jusqu'à quand voudra/pourra-t-on continuer à adapter les infrastructures de transport à la

demande ?

Conformément à ce qu'il a affirmé dans son programme de législature, le Conseil d'Etat souhaite développer les infrastructures de transport pour répondre à la croissance démographique du canton. Ce développement doit s'inscrire dans les objectifs de répartition modale du Conseil d'Etat, mentionnés ci-dessus en réponse à la question no 2.

De son côté, le plan directeur cantonal vise un développement territorial qui favorise une mobilité durable, en concentrant l'urbanisation le long des axes déjà bien desservis par les transports publics.

Un effort d'investissement important est donc nécessaire, comme le prévoit la mesure 4.3 du programme de législature 2012–2017 concernant les transports publics et la mobilité, avec pour ligne directrice investir et 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. Des augmentations de fréquence et de desserte sur les réseaux régionaux (RER, bus) sont donc nécessaires, de même que des augmentations de capacité sur les lignes nationales qui traversent le territoire vaudois. Parallèlement, le réseau routier doit être entretenu, développé et modernisé au service des déplacements quotidiens de la population et des flux économiques.*

Cette ligne directrice fixe ainsi le cadre des adaptations à apporter aux infrastructures pour répondre à l'évolution de la demande de transport découlant en premier lieu de la croissance démographique du canton.

4. Dans quels cas vaut-il mieux laisser agir la saturation que d'adapter les infrastructures ?

Le Conseil d'Etat ne pense pas que la saturation soit le bon moyen de limiter l'impact de la croissance de la population et de sa mobilité sur le territoire. La qualité de vie des habitants de ce canton en serait trop détériorée. Il est donc d'avis qu'il convient d'adapter les infrastructures pour accompagner la croissance démographique conformément aux objectifs et principes énoncés dans le programme de législature. Un report important de l'augmentation de la mobilité sur les transports publics et la mobilité douce est également indispensable pour freiner la croissance des transports individuels.

Le développement territorial futur doit aussi viser à contenir la croissance de la mobilité. Il est ainsi essentiel de favoriser une politique du logement permettant de limiter la longueur des déplacements des pendulaires, en offrant des possibilités de logement proches des lieux de travail.

5. Les alternatives pour contenir l'inflation de la mobilité (densification des centres, encouragement à la mixité des activités, télétravail, etc.) se sont-elles révélées opérantes ?

Les mesures présentées dans cette question sont effectivement opportunes pour contenir la croissance de la mobilité.

Le plan directeur cantonal préconise la densification des centres ainsi que le développement territorial le long des axes bien desservis par les transports publics. La mixité des activités est également visée par l'aménagement du territoire.

A ce titre, l'élaboration de plans de mobilité d'entreprises ou de sites contribue à favoriser le développement d'une mobilité durable. Ces plans de mobilité d'entreprises peuvent également comprendre un volet favorisant le télétravail pour les catégories professionnelles concernées.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 novembre 2012.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean