

LIGNE D'ACTION A2

Développer une mobilité multimodale

La mobilité est une condition au développement économique et démographique des territoires, ainsi qu'un critère de qualité de vie pour les résidents du canton.

Depuis les années 1960, des investissements considérables ont permis de développer un réseau routier à mailles fines et une infrastructure autoroutière de haute qualité. Ce développement a accompagné, sinon permis, l'explosion de la mobilité individuelle motorisée et, dans une moindre mesure, celle de la mobilité en transports publics. C'est ainsi qu'en 2000 dans le canton de Vaud, les trois quarts des distances sont parcourus en voiture. Au niveau suisse, 34% des trajets en voiture ne dépassent pas 3 km (OFS - ARE, 2001). Dans le canton, 61% des actifs quittent leur commune pour aller travailler, dont 11% hors du territoire cantonal (SCRIS, 2004-2).

Dans le domaine des transports publics, les grands axes ferroviaires et les transports publics d'agglomération ont augmenté leur nombre d'usagers. Grâce aux améliorations financées en partie par le Canton, la proportion d'usagers des transports publics a ainsi augmenté depuis 2000. L'augmentation des capacités nécessite de nouveaux investissements. Pour les agglomérations, qui concentrent 75% de la population et 83% des emplois du canton (ARE, 2005), l'enjeu est vital.

La majeure partie des lignes régionales reste par contre vulnérable, faute de voyageurs en nombre suffisant, dû parfois au manque de *coordination* entre actions publiques et privées (développement de zones urbaines de faible *densité*, localisation de centres commerciaux loin des transports publics, etc.). Ces lignes régionales jouent pourtant un rôle important au sein du canton:

- transport de personnes ne disposant d'aucun autre moyen de déplacement (jeunes et personnes âgées notamment);
- rabattement des pendulaires sur l'ossature ferroviaire principale;
- fonction touristique pour certaines d'entre elles.

L'avenir des lignes régionales dépend de la mise en valeur de potentiels de développement parfois importants.

Du point de vue des activités, l'augmentation de l'offre en infrastructures routières a stimulé la création de pôles d'emplois et de commerces en périphérie des agglomérations, menaçant certaines activités dans les centres. Enfin, du point de vue environnemental, la croissance ininterrompue de la mobilité individuelle motorisée s'est traduite par un dépassement fréquent des limites en matière de bruit et de pollution de l'air dans de nombreux secteurs urbanisés, avec pour corollaire une dégradation de la qualité de vie des personnes concernées (résidents et actifs).

Bien que la qualité et l'efficacité du réseau routier soient largement suffisantes, des tronçons de plus en plus nombreux sont saturés sur des périodes toujours plus longues de la journée, en particulier à proximité des agglomérations. En 2005, l'impact de l'augmentation de 100'000 habitants sur 15 ans était évalué à une hausse de 30 à 50% du trafic individuel (SM, 2005), avec pour conséquences un dépassement de la capacité des réseaux actuels, mais aussi de la capacité des finances publiques pour les adapter. Au demeurant, une telle adaptation ne ferait qu'accroître les problèmes de pollution.

Seules des améliorations ponctuelles et limitées d'infrastructures routières existantes sont envisageables au vu des moyens disponibles. Pour alléger la pression attendue sur les routes et l'*environnement*, le Canton vise donc à transférer une partie de cette croissance sur les transports publics et à promouvoir de manière significative la *mobilité douce* (marche à pied et vélo).

Une *mobilité multimodale*, plutôt que de substituer un mode de déplacement à un autre, offre une alternative efficace à la voiture (en tant que mode de déplacement dominant) en recherchant la cohabitation et la complémentarité des divers moyens de déplacement. Il s'agit aussi de favoriser les échanges entre modes de transport par la mise en place de chaînes de déplacement de qualité, en portant une attention particulière aux *interfaces de transport*, et notamment aux gares.

Un engagement en faveur de la *multimodalité* doit assurer au canton une mobilité durable, c'est-à-dire une mobilité dont le coût est économiquement acceptable, qui favorise les solidarités territoriale, sociale et intergénérationnelle et qui diminue ses impacts sur *l'environnement*.

Le Canton favorise une mobilité multimodale afin de coordonner urbanisation, mobilité et environnement en assurant le développement de la mobilité douce et des transports publics afin de garantir à terme un meilleur équilibre entre les modes de déplacement. Il renforce substantiellement les lignes de transports publics sur les axes principaux en les coordonnant avec les transports publics urbains, les pays et les cantons voisins. Il reconnaît le rôle prépondérant des transports individuels dans les régions périphériques et développe leur rabattement sur le réseau de transports publics principal. Il optimise l'utilisation du réseau routier existant, en veillant à son entretien et en renforçant la sécurité. Il maintient, et au besoin renforce, conjointement avec les communes, les lignes de transports publics secondaires pour contribuer à la vitalité des régions périphériques. Il promeut la mobilité douce, notamment pour les déplacements courts, et développe les *interfaces de transport*.

Le PDCn s'appuie sur les mesures suivantes :

A21 Infrastructures de transports publics

A22 Réseaux routiers

A23 Mobilité douce

A24 Interfaces de transport de voyageurs

A25 Politique de stationnement et plans de mobilité