

## MESURE

## A21

## Infrastructures de transports publics

**Problématique**

Alors que les transports individuels jouent aujourd'hui un rôle prépondérant, les transports publics constituent, face aux problèmes posés par la circulation automobile (en particulier pollution de l'air, qualité de vie dans les localités, réseaux cantonal et national saturés), la réponse la plus efficace dans les secteurs les plus densément urbanisés, en particulier pour les déplacements quotidiens domicile – travail.

Afin de maintenir et développer l'usage des transports publics, la Confédération, le Canton et les communes doivent adopter une politique volontariste. Pour ce faire, le Canton a engagé, au cours des dernières décennies, des moyens importants pour rénover les infrastructures des lignes ferroviaires régionales, qui n'avaient pas bénéficié d'investissements depuis leur construction au début du 20<sup>e</sup> siècle. Cela se traduit également par l'investissement dans de nouvelles lignes de transport (métros m1 et m2 notamment), le renforcement de lignes existantes (amélioration des fréquences) et une meilleure coordination entre les transports publics. C'est ainsi qu'entre 1994 et 2000, avec notamment les premières mesures de Rail 2000 et l'entrée en service du m1, la proportion d'usagers des transports publics est restée stable à 18% (SCRIS, 2002).

En terme de distances parcourues, le Canton s'est fixé des objectifs ambitieux, mais néanmoins réalistes puisque les premiers chiffres montrent que cette politique volontariste en faveur des transports publics porte ses fruits. Ainsi, entre 2000 et 2005, la part modale des véhicules individuels motorisés a baissé de 77% à 75% alors que celle des transports publics et de la mobilité douce (ou active) augmentaient respectivement de 14% à 17% et de 4% à 5% (Microrecensement des transports 2000 et 2005). Fort de ce constat, le Canton entend soutenir ses efforts dans cette direction.

Les transports publics d'agglomération ont un rôle particulièrement important à remplir pour atteindre les objectifs de répartition modale visés. Pour les agglomérations, des fiches spécifiques détaillent les projets et mesures envisagés. Alors que les goulets d'étranglement se multiplient sur les réseaux routier et autoroutier, les trains grandes lignes jouent un rôle croissant pour les déplacements entre les agglomérations. Ainsi, la gare de Lausanne est une porte ouverte sur toutes les grandes villes du pays. L'augmentation de l'offre des trains grandes lignes en 2005 par le passage à la demi-heure a ainsi permis une forte croissance du trafic. Sur la ligne Genève – Lausanne, les CFF indiquent que le nombre de voyageurs transportés quotidiennement a évolué de 25'000 en 2000 à 50'000 en 2010.

Depuis 2005, l'offre RER Vaud dont le Canton est l'autorité organisatrice comprend sept lignes à cadence au moins horaire complétées par des lignes de rabattement (LEB, NStCM, BAM, MVR, Travys, MOB, CGN) qui desservent les centres des régions et assurent la connexion au réseau principal, des lignes à vocation touristique (Goldenpass, MGN, TPC, MVR, CGN) et des lignes desservant les régions moins densément peuplées (par exemple Apples – L'Isle).

En 2012, une première étape d'amélioration du RER Vaud s'est achevée. En terme d'offre, le RER 4 est prolongé de Morges à Allaman. En combinaison avec le RER 3 déjà en service, les gares de St-Prex, Etoy et Allaman sont desservies à une cadence semi-horaire. Dans l'Est du Canton, les gares situées entre Vevey et Montreux (La Tour-de-Peilz, Burier, Clarens) se voient également desservies avec une cadence semi-horaire par une amélioration de l'efficacité du RER 3 et en complément du RER 1. L'année 2012 est également marquée par l'entrée en service de la nouvelle gare de Prilly-Malley. Enfin, un important renouvellement du matériel roulant est en cours : 19 nouvelles rames FLIRT sont en cours d'introduction sur les lignes du RER Vaud et la

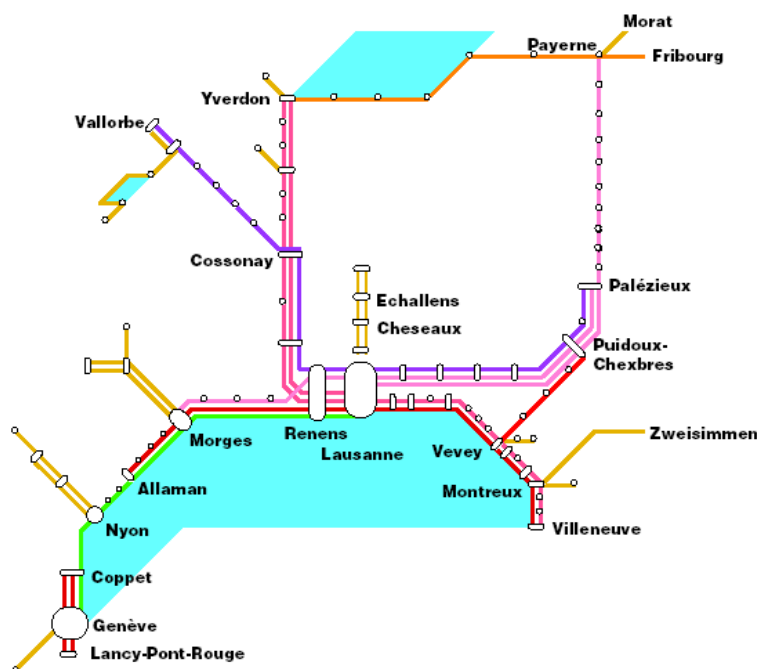
rénovation du matériel DOMINO qui assure les relations de type RegioExpress (RE) est en cours.

Quant aux lignes de bus régionales financées par la Confédération, le Canton et les communes, leur avenir s'oriente dans deux directions : les lignes à la fréquentation croissante passeront à la cadence horaire ou semi-horaire, alors que les lignes dont la fréquentation reste faible verront leur desserte en heures de pointes assurée, conformément aux critères de la Confédération.

Enfin, le trafic lacustre comporte actuellement trois liaisons translémaniques (CGN), à savoir : la liaison entre Lausanne et Evian (750 pendulaires frontaliers quotidiens en 2010), la liaison entre Lausanne et Thonon-les-Bains (400 pendulaires frontaliers quotidiens) et la liaison entre Nyon et Chens-sur-Léman (150 pendulaires frontaliers quotidiens). La proportion des pendulaires sur la section Lausanne – Evian est forte, de l'ordre de 50% de la demande annuelle sur cette ligne, alors que sur le tronçon Nyon – Chens-sur-Léman, très peu touristique, les pendulaires représentent environ 95% de la demande annuelle. Quant à la liaison Lausanne – Thonon-les-Bains, les pendulaires représentent 80% de la demande annuelle, le solde étant du trafic touristique.

Fin 2010, la communauté tarifaire vaudoise Mobilis a été étendue à presque l'entier du canton, soit en direction du Nord vaudois (Yverdon-les-Bains - Vallée de Joux), de la Riviera (jusqu'à Villeneuve) et de l'Ouest vaudois (district de Nyon).

Ainsi, c'est une offre de transports publics bien structurée et adaptée aux caractéristiques régionales que le Canton, en collaboration avec la Confédération, les communes et les entreprises prestataires de services, doit développer pour constituer une réelle alternative à l'automobile. Cela passe par une amélioration du réseau ferroviaire, par une meilleure coordination des différents modes de déplacement (train, métro, bus, voiture particulière, deux-roues et piétons) dans les centres et les régions ainsi que par la mise en place d'une communauté tarifaire couvrant la totalité du territoire cantonal et s'appuyant sur les communautés existantes.



RER Vaud : Offre régionale 2005 (ainsi que l'offre RE entre Lausanne et Genève). Source : Département des infrastructures, 2006.

**Objectif**

Augmenter l'offre en transports publics pour diminuer la part des transports individuels motorisés en termes de distances parcourues de 75% en 2005 à 72% en 2012, 69% en 2017, 65% en 2025 et 50% en 2050.

**Indicateur**

- Répartition modale du transport de personnes
- Qualité de desserte des emplois et de la population par les transports publics.

**Mesure**

De concert avec la Confédération, le Canton établit la planification des investissements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de la desserte d'ici 2018 – 2030 et son financement durable. La priorité est donnée au développement du RER. Les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération.

Le Canton se donne les objectifs suivants :

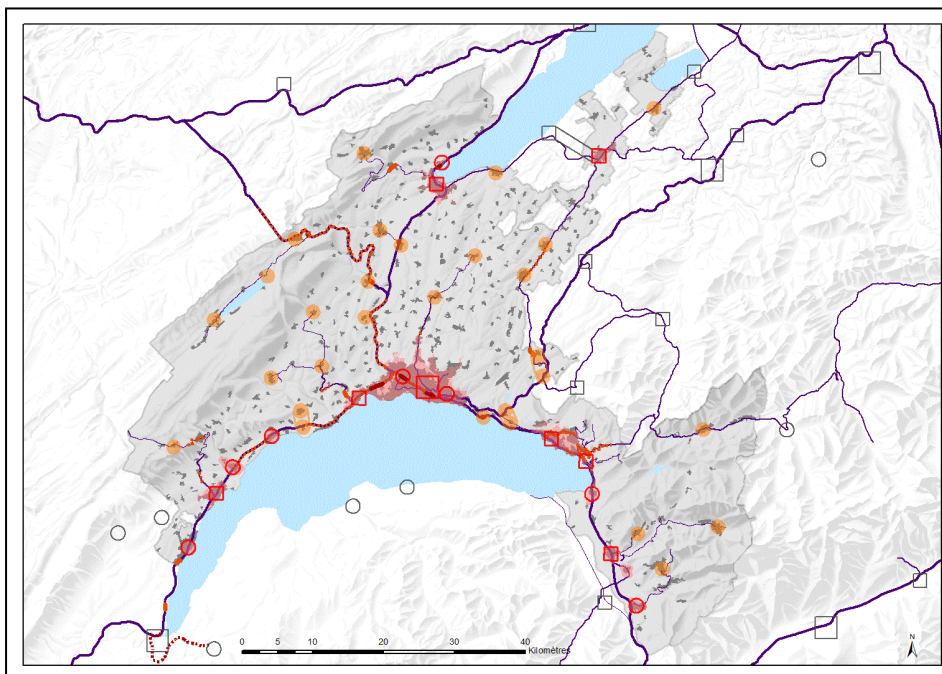
- les cadences sont augmentées à 15 minutes sur les lignes situées à l'intérieur des agglomérations et à 30 minutes sur les autres axes principaux ;
- le rabattement des voyageurs par transports publics est renforcé sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire.

Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures à prévoir sont notamment :

- aménagement de nouvelles voies CFF (Projet Léman 2030): tronçon Lausanne – Renens (aménagement d'une quatrième voie CFF et d'un "saut de mouton" entre Renens et Malley) ; tronçon Renens – Morges – Allaman (aménagement par étapes d'une troisième voie CFF) ; tronçon Allaman – Nyon (projet de troisième et quatrième voies) ;
- aménagement de nouvelles voies CFF : tronçon Bussigny – Daillens (aménagement d'une troisième voie CFF) ;
- adaptation du profil pour le passage des trains à deux étages : ligne du Simplon Lausanne – Valais ;
- aménagement d'un rebroussement : gare du Day ;
- nouveau raccordement : Chavornay (desserte d'Orbe) ;
- aménagement de points d'évitement : tronçon Payerne – Palézieux (RER Vaud), secteur Mies – secteur Chambésy (RER franco-valdo-genevois), ligne Nyon – St-Cergue – La Cure (NStCM), ligne Bière – Apples – Morges (MBC), ligne Yverdon – Ste-Croix (Travys), ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) et ligne Vevey – Blonay (MVR) ;
- modernisation des gares : Lausanne (Projet Léman 2030) ;
- adaptation des gares : Grandson, Cully, La Sarraz (RER Vaud) ;
- mesures adoptées par la Confédération, le Canton et les communes dans le cadre des accords sur les prestations des projets d'agglomération.

Le Canton promeut la mise en place d'une communauté tarifaire couvrant la totalité du territoire cantonal. La valorisation des centres pour l'habitat et les activités est un moyen d'accroître le potentiel de clientèle des lignes régionales.

Principes de localisation

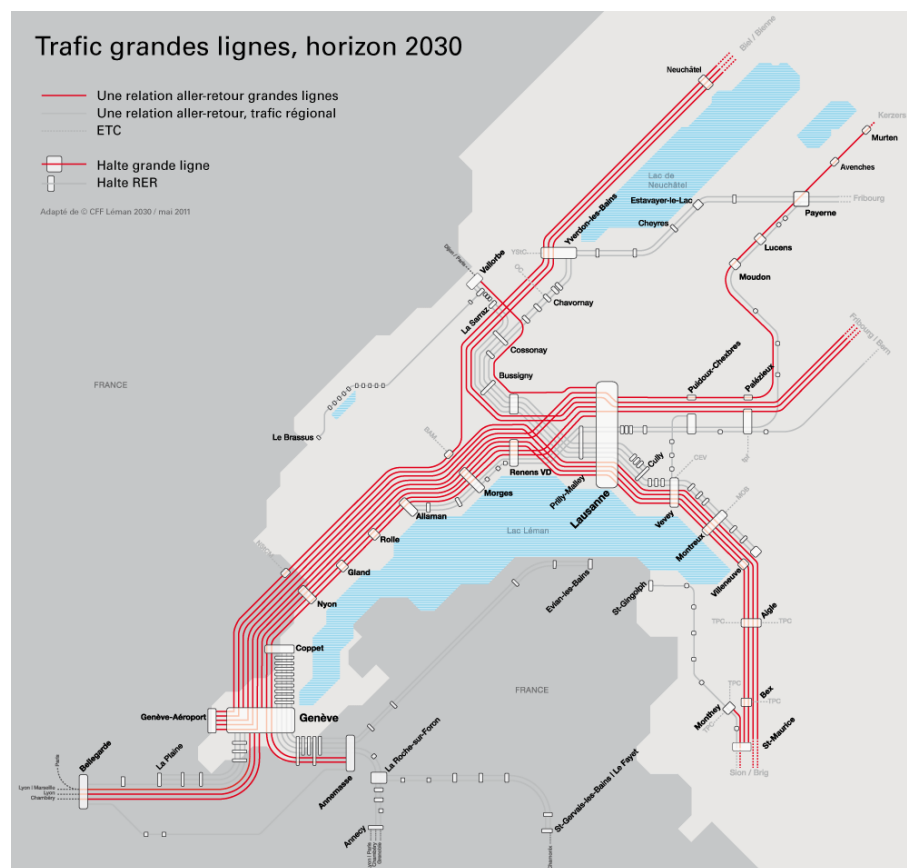


A21 - Infrastructures de transports publics

Situation actuelle	Projets
Territoire urbanisé	<i>Réseau ferroviaire</i>
Réseau ferroviaire	Nouvelle gare (horizon 2010-2018)
Périmètre compact d'agglomération et de centre cantonal	Nouvelle ligne (horizon 2010-2018)
Centre cantonal	Point de croisement (horizon 2010-2018)
Centre régional	Aménagement ponctuel ou nouvelle voie (horizon 2010-2025)
Centralité d'agglomération	
Centre bipolaire	
Centre extra-cantonal	

**Lignes nationales**

Les améliorations selon le Programme de développement stratégique à long terme de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) visent à offrir :



Trafic grandes lignes, horizon 2030. Source Département des infrastructures. Adapté de CFF Léman 2030 / mai 2011

- sur la ligne du Pied du Jura : une liaison Bienne – Genève (sans passer par Lausanne) et une liaison Bienne – Lausanne décalées de 30 minutes avec train supplémentaires (IR) Neuchâtel – Lausanne en rafale avec la liaison Bienne – Genève ;
- sur la ligne du Plateau : un temps de parcours entre Lausanne et Berne réduit de 10 minutes ;
- sur la ligne du Simplon : deux IR et deux RE par heure (les RE sont prolongés vers le Bas-valais), une relation Genève – Milan toutes les deux heures ;
- sur la ligne Lausanne-Genève : huit trains (non compris la relation Genève-Milan) par heure au lieu de cinq, permettant la mise en place d'un RER lémanique desservant la Région métropolitaine lémanique (RML) ;
- sur la ligne du Montreux-Oberland-Bernois : modernisée, cette ligne peut jouer un rôle non négligeable de liaison nationale.

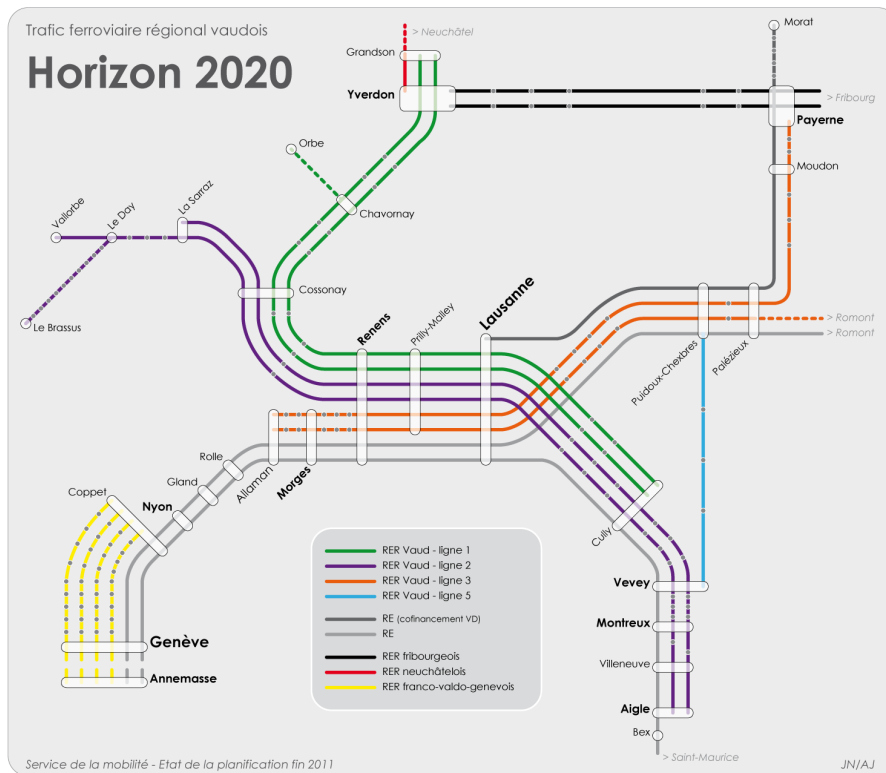
Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures suivantes sont planifiées :

- tronçon Lausanne – Renens (Projet Léman 2030) : aménagement d'une quatrième voie CFF et d'un "saut de mouton" entre Renens et Malley ;
- tronçon Lausanne – Valais : adaptation du profil sur la ligne du Simplon pour le passage des trains à deux étages ;
- tronçon Renens – Nyon (Projet Léman 2030) : projet de troisième et quatrième voies CFF (Rolle – Gland) ;
- tronçon Renens – Morges – Allaman (Projet Léman 2030) : aménagement par étapes d'une troisième voie CFF ;

- tronçon Bussigny – Daillens : aménagement d'une troisième voie CFF ;
- Lausanne (Projet Léman 2030) : modernisation de la gare ;

### RER Vaud

La stratégie d'amélioration de l'offre vise à desservir de la manière la plus efficace les secteurs d'urbanisation compacte et à rabattre de manière efficace des pendulaires sur les agglomérations où se concentrent les places de travail. Elle prend en considération à la fois les potentiels des transports publics et ceux de la mobilité douce ou active. L'objectif est de freiner la croissance du trafic automobile afin de préserver les conditions de circulation et de réduire les impacts sur l'environnement.



RER Vaud : Offre à l'horizon 2020. Source : Département des infrastructures, 2011.

Compte tenu de l'augmentation des prestations "Grandes lignes" et de la nécessité de maintenir une capacité de transport de marchandises, la mise en service des nouvelles offres du RER Vaud (prolongement du RER Vaud en direction d'Aigle, par exemple) est liée à l'aménagement de la 4<sup>ème</sup> voie entre Lausanne – Renens, à la réalisation d'un saut de mouton entre Renens et Malley ainsi qu'à la construction de la 3<sup>ème</sup> voie entre Renens – Allaman.

La mise au point de la future offre du RER Vaud se poursuit en collaboration avec les CFF et vise une introduction des nouvelles prestations par étapes, le plus rapidement possible.

A l'horizon 2020, le RER Vaud vise à offrir :

- la cadence à 30 minutes sur les lignes RER 1 Grandson – Cully, RER 2 Le Brassus / Vallorbe / La Sarraz – Villeneuve / Aigle et RER 3 Allaman – Palézieux ;
- une cadence à 15 minutes en agglomération (entre Cully et Cossonay) par la superposition des lignes RER 1 et RER 2 ;
- un nouveau RegioExpress (RE) Lausanne – Payerne – Morat ainsi que le prolongement d'une ligne RER Vaud de Palézieux à Payerne.

Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures suivantes sont planifiées :

- adaptation des gares : Grandson, Cully (à l'horizon 2015), La Sarraz (à l'horizon 2018) ;
- aménagement de points d'évitement : Châtillens et Moudon-Lucens (à l'horizon 2017) ;
- aménagement du rebroussement en gare du Day (à l'horizon 2017) ;
- nouveau raccordement : Chavornay pour la desserte d'Orbe et de la zone industrielle marchandises (à l'horizon 2019 au plus tôt).

#### ***RER Fribourg|Freiburg***

La desserte RER vaudoise est complétée par de nouvelles prestations assurées par le RER Fribourg/Freiburg. Ainsi, une desserte à la cadence 30 mn est planifiée entre Yverdon-les-Bains, Payerne et Fribourg. Pour atteindre ce niveau de prestation, deux évitements sont prévus sur le territoire fribourgeois dans les gares de Cheyres et Grolley (à l'horizon 2015).

#### ***RER franco-valdo-genevois***

Dans le cadre du RER franco-valdo-genevois, des améliorations liées à la mise en service de la nouvelle ligne Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) sont prévues. La cadence des trains régionaux Coppet -Genève sera renforcée au quart d'heure. Pour atteindre ces objectifs, la réalisation de deux points d'évitement aux haltes de Mies et Chambésy est nécessaire (à l'horizon 2015).

#### ***Lignes ferroviaires régionales***

La fonction de rabattement des lignes régionales, en particulier en direction des agglomérations, est confirmée par l'augmentation des cadences :

- ligne Nyon-St-Cergue-La Cure (NStCM) : cadence 15 mn entre Genolier et Nyon ;
- ligne Bière-Apples-Morges (MBC) : cadence 30 mn entre Bière et Morges ;
- ligne Yverdon - Ste-Croix (Travys) : cadence 30 mn ;
- ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) : cadence 15 mn entre Echallens et Lausanne ;
- ligne Vevey-Blonay (MVR) : cadence 15 mn.

Pour atteindre ce niveau de prestations, les aménagements des points d'évitement suivants sont planifiés (à l'horizon 2015) :

- ligne Nyon-St-Cergue-La Cure (NStCM) : Arzier ;
- ligne Bière-Apples-Morges (MBC) : Chigny ;
- ligne Yverdon - Ste-Croix (Travys) : Vuiteboeuf ;
- ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) : Les Ripes Etagnières ;
- Vevey-Blonay (MVR) : secteur de Hauteville

D'autre part, le renforcement des lignes ferroviaires alpines desservant des destinations touristiques est prévu.

#### ***Lignes routières régionales***

Hors des agglomérations, la desserte fine du territoire cantonal est réalisée par un réseau de bus régionaux. Ceux-ci assurent le rabattement des voyageurs sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire, notamment les gares du RER Vaud. Le volume des prestations offertes est tributaire de l'évolution de la demande et doit respecter les critères fixés par l'Office fédéral des transports.

Afin de définir les caractéristiques les plus pertinentes des réseaux régionaux, l'implication des associations régionales est souhaitée, notamment dans le cadre de la révision des plans directeurs régionaux.

#### ***Lignes lacustres translémaniques***

La mise en place de liaisons de transports publics lacustres destinées à relier les rives françaises et vaudoises du lac Léman doit s'inscrire dans le cadre d'une collaboration transfrontalière entre le Canton et les autorités françaises. Il est indispensable de formaliser cette collaboration par une structure assurant le rôle d'autorité organisatrice. Celle-ci permettra alors de développer des prestations de transport public coordonnées de part et d'autre de la frontière.

#### ***Communauté tarifaire***

A l'horizon 2013-2014, une extension du périmètre de la communauté tarifaire vaudoise Mobilis est prévue sur l'ensemble de la Broye vaudoise et dans le district d'Aigle. A terme, le Canton vise la mise en place d'une communauté tarifaire vaudoise couvrant la totalité du territoire cantonal. Des accords avec les communautés tarifaires voisines sont déjà fonctionnels mais doivent encore être améliorés.

#### ***Projets d'agglomération***

Le territoire cantonal est concerné par cinq projets d'agglomération.

Les mesures R11 à R15 décrivent ces projets et explicitent les objectifs poursuivis, ainsi que leurs principales mesures infrastructurelles et non infrastructurelles. En matière de transports publics, les mesures des projets d'agglomération sont cohérentes avec les objectifs et les projets de la présente mesure. Pour l'ensemble des projets d'agglomération sur territoire vaudois et dans le cadre de la coordination avec la Confédération, les projets suivants relèvent du plan directeur cantonal :

- Tram t1 entre Lausanne-Flon et Renens (coordination réglée) et entre Renens et Villars-Ste-Croix (réf. ARE 5586.2.093; coordination réglée).
- Métro m3, étape 1 (réf. ARE 5586.2.301; coordination réglée) et étape 2 (réf. ARE 5586.3.025 ; coordination réglée).
- Bus à haut niveau de service entre Pully et Saint-François (réf. ARE 5586.2.086 ; coordination réglée).
- Bus à haut niveau de service entre Lausanne, Avenue d'Echallens, Montétan-Chauderon (réf. ARE 5586.3.020, coordination en cours).
- Réaménagement de la gare CFF de Grandson (réf. ARE 5938.2.021 ; coordination réglée).

#### **Principes de mise en œuvre**

Le renforcement de la coordination avec les régions, les CFF et les autres entreprises de transports s'appuie sur les bassins de transports existants. Si nécessaire, des partenaires extérieurs (régions et cantons voisins, acteurs économiques et représentants de la société civile) peuvent être associés à ces travaux.

Il est également essentiel de promouvoir les transports publics par le biais d'actions d'information et d'éducation, par exemple couplées avec des offres culturelles ou sportives.

Enfin, la stratégie de mise en œuvre s'appuie sur les priorités suivantes, partagées avec la Confédération (Plan sectoriel des transports) :

- les liaisons entre agglomérations s'effectuent par rail de centre à centre, par la

route et l'autoroute pour les périphéries ;

- les déplacements à l'intérieur des agglomérations sont assurés principalement en transports publics et par la mobilité douce (pied et vélo) ;
- les liaisons diamétrales entre centres et périphéries accordent également la priorité aux transports publics, en complément avec le réseau routier en périphérie (Principe : réseau de parcs-relais (P+R) implantés au plus près du lieu de domicile des pendulaires) ;
- les liaisons entre couronnes et périphéries d'agglomération empruntent essentiellement la route.

La mise en œuvre du développement du RER Vaud et des lignes ferroviaires d'agglomération sera réalisée par étapes, en tenant compte du projet fédéral ZEB, du Programme de développement stratégique à long terme de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et des disponibilités financières de l'Etat. La priorité va à la mise en œuvre de l'offre 2020. Il s'agit également de privilégier les investissements et les offres qui permettent d'accroître le trafic et les chiffres d'affaires avec un objectif d'amélioration du taux de couverture des charges d'exploitation des transports publics par les recettes. Le programme sera réalisé par échéances successives.

La planification et l'élaboration d'un projet intègrent l'examen des contraintes culturelles et naturelles (voir notamment les mesures C11, E11 et E24).

De manière générale, le Canton examine chaque projet (permis de construire ou plan d'aménagement) situé à proximité des axes ferroviaires dans le cadre de l'application de l'art. 18m LCdF. En vue de protéger les tracés des futures infrastructures ferroviaires, il fait reporter au sein des documents d'aménagements cantonaux et communaux les dispositions nécessaires sur la base des plans remis par les entreprises ferroviaires.

Dans le cas particulier de l'axe Lausanne – Genève :

- les plans des emprises nécessaires aux nouvelles infrastructures (tronçon Lausanne – Coppet), récemment transmis par les CFF, ont été introduits dans le système d'information géographique cantonal. Ils sont accessibles à tous les services cantonaux. Seules les métadonnées sont pour l'instant accessibles au public par l'intermédiaire du site Internet de l'ASIT-VD ;
- sur la base des plans transmis par les CFF, le canton a engagé un état des lieux des parcelles touchées par les projets de 3<sup>ème</sup> et de 4<sup>ème</sup> voies.
- les CFF sont systématiquement associés aux processus de valorisation et d'aménagement des gares principales engagés par le Groupe opérationnel des pôles en collaboration avec le service en charge de la mobilité et les instances communales et régionales. Les gares concernées par ces processus d'aménagement sont notamment celles de Renens, Morges, Etoy/Allaman (Littoral Parc), Rolle, Gland, Nyon, Coppet.

### **Compétences**

#### **Confédération**

La Confédération :

- définit ses priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de ses conceptions et plans sectoriels ;
- prend intégralement à sa charge les coûts non couverts planifiés des offres d'importance nationale qu'elle commande ;
- associe, en coordination avec le Canton, les communes et les régions concernées par l'élaboration des projets d'infrastructures de transport dont ils ont la compétence ;
- indemnise, pour l'offre de transport régional commandée en association avec le Canton, les entreprises de transport des coûts non couverts selon le compte

planifié (Loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route - LTV, art. 30) ;

- définit, en coordination avec le Canton et les entreprises concernées, l'offre des prestations et l'indemnisation des coûts du transport régional de voyageurs. L'offre de prestations et l'indemnité sont d'abord déterminées par la demande. Sont également pris en considération : une desserte de base, les impératifs de politique régionale, les impératifs de politique d'aménagement du territoire, les impératifs de l'environnement et les impératifs des handicapés (LTV, art. 32).

#### **Canton**

Le Conseil d'Etat :

- fixe la stratégie cantonale de développement des transports publics et de son financement durable.

Le département en charge de la mobilité :

- fixe la planification du réseau des transports publics.

Le service en charge de la mobilité :

- étudie, en collaboration avec les communes et les entreprises concernées, l'aménagement du réseau des lignes de transports publics et les prestations offertes (Loi cantonale sur les transports publics - LTPu, art. 2) ;
- précise ses priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de sa planification directrice et sa planification sectorielle ;
- peut commander d'autres offres ou des améliorations de l'offre pour le trafic régional. Il supporte les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié (LTV, art. 30) ;
- peut accorder une contribution financière aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public sur le trafic régional et urbain (Loi cantonale sur les transports publics - LTPu, art. 6).

#### **Communes**

Les communes :

- précisent leurs priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de leur planification directrice ;
- peuvent commander d'autres offres ou des améliorations de l'offre pour le trafic régional. Elles supportent les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié (LTV, art. 30) ;
- peuvent accorder une contribution financière aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public sur le trafic régional et urbain (Loi cantonale sur les transports publics - LTPu, art. 6) ;
- consultent systématiquement les entreprises ferroviaires pour tout projet situé à proximité d'une installation ferroviaire (LCdF, art. 18m).

#### **Echelle régionale**

Les régions et les agglomérations :

- précisent leurs priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de leur planification directrice.

#### **Autres**

Une coordination avec d'autres partenaires (régions et cantons voisins, milieux économiques, représentants de la société civile) est encouragée.

#### **Coûts de fonctionnement**

A définir.

**Délai de mise en œuvre**

Horizons successifs : 2016, 2017, 2019.

**Etat de la coordination**

Coordination réglée.

**Service responsable de la coordination**

Service en charge de la mobilité.

**Références****Références à la législation**

Constitution du Canton de Vaud, art. 57 ; Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), art. 3 ; Loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route (LTV), art. 30 et 32 ; Loi cantonale sur les transports publics (LTPu), art. 1, 2, 3, 6 et 22.

**Autres références**

ARE, Plan sectoriel Transports, Stratégie / programme, 2006 ; SCRIS, La mobilité des Vaudois. Résultats du microrecensement 2000 sur les comportements en matière de transports, 2002 ; Service de la mobilité, Projet d'agglomération Lausanne - Morges. Annexe : Démarche de la macro-modélisation du trafic pendulaire, 2005 ; Département des infrastructures - Service de la mobilité, Stratégie cantonale de développement et de planification des transports. Vers une mobilité durable. Les transports publics vaudois à l'horizon 2020 (Document adopté par le Conseil d'Etat en septembre 2006), 2006; Etat de Vaud-CFF, Mandat de planification 2010-2011 du RER Vaud.