

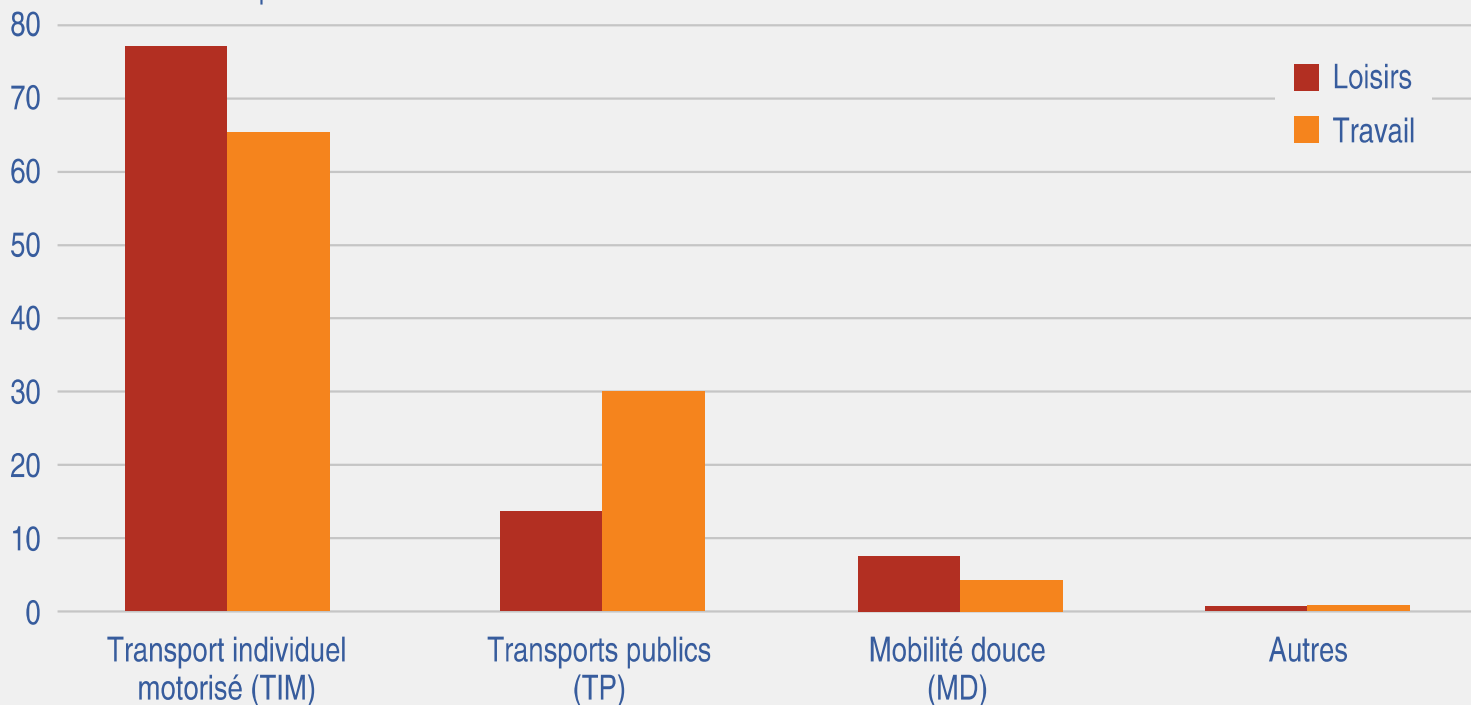
Assemblée générale de l' AdCV, 5 juin 2014

Développements de la mobilité dans le canton

Un constat: des utilisateurs multimodaux, des besoins en croissance

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS, VAUD, 2010

En % des distances parcourues

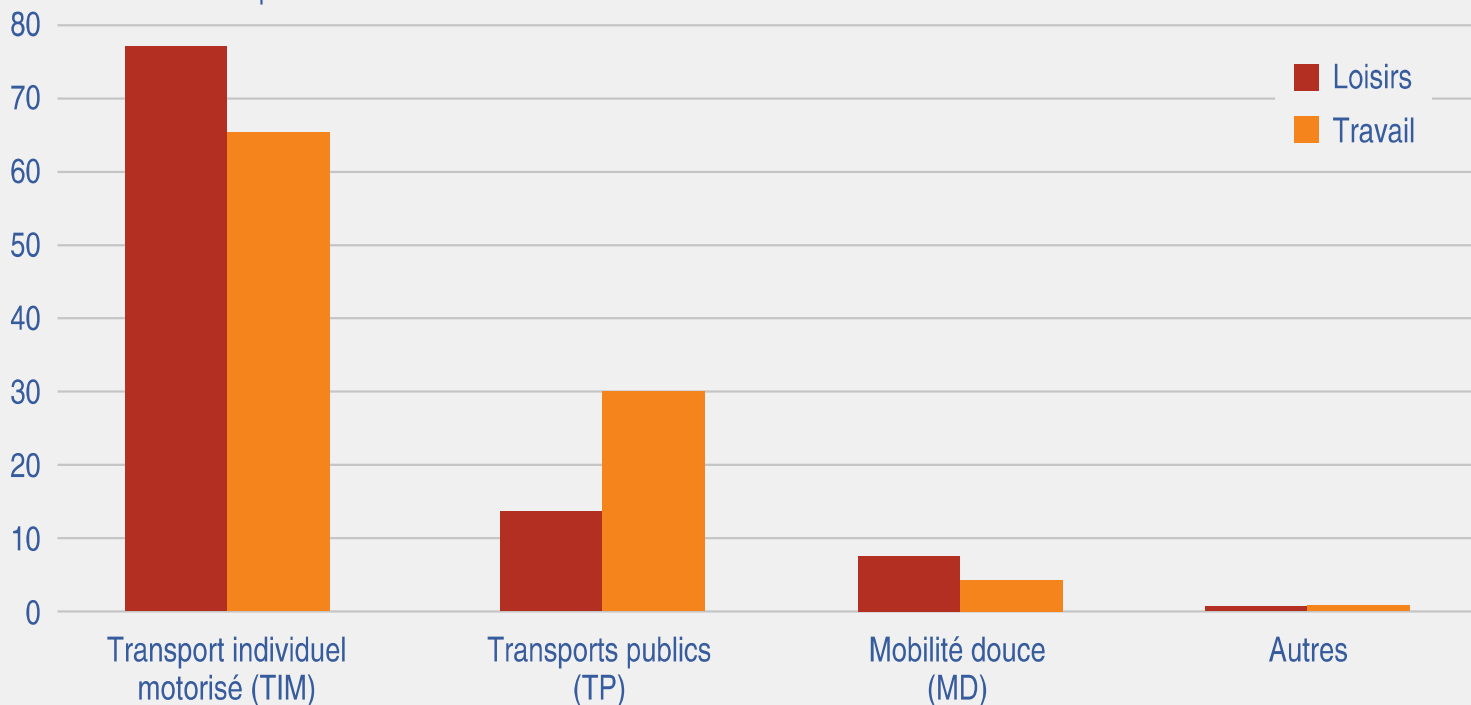


Statistique Vaud

Un constat: des utilisateurs multimodaux, des besoins en croissance

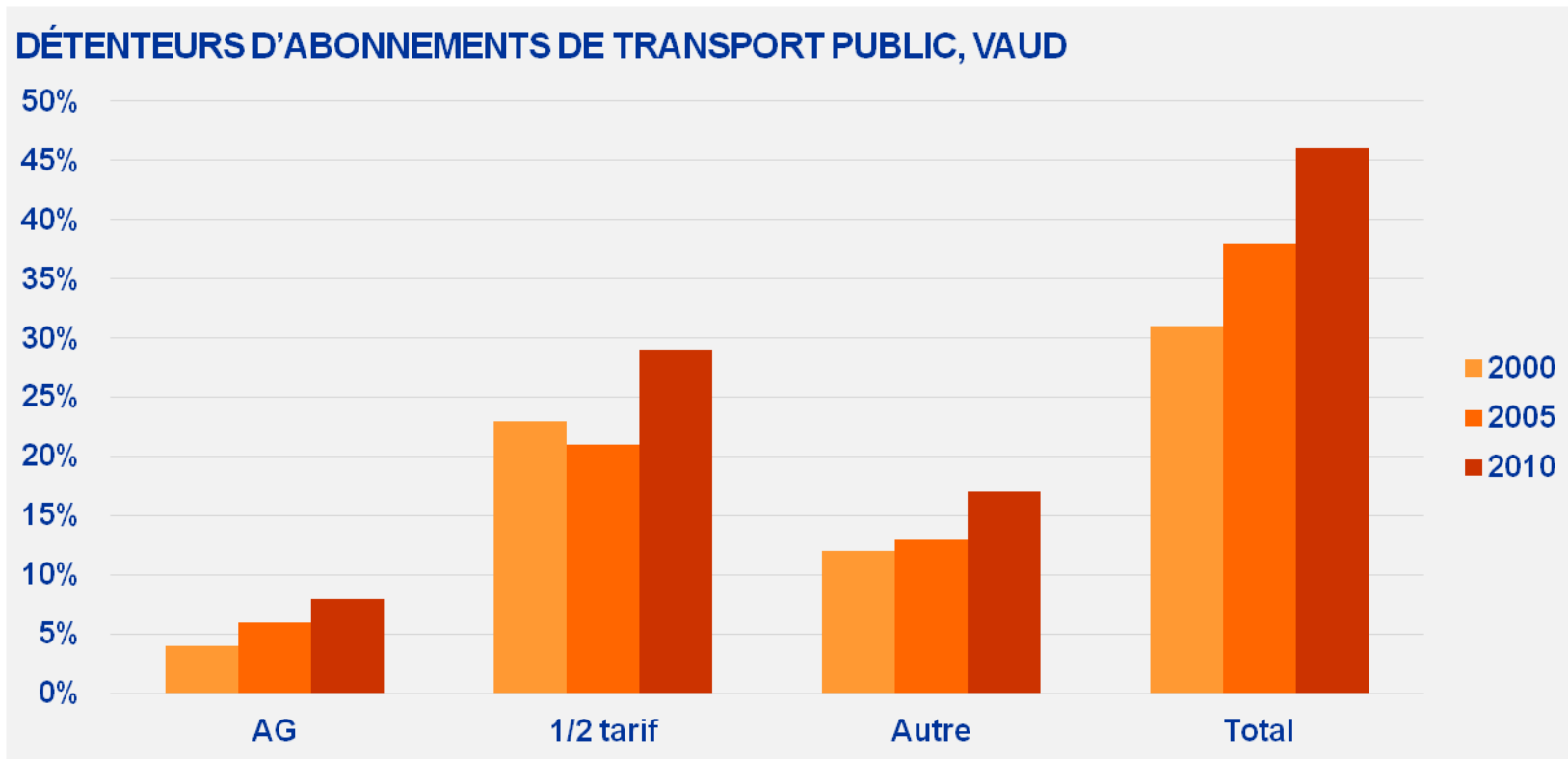
RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS, VAUD, 2010

En % des distances parcourues



Statistique Vaud

Un constat: des utilisateurs multimodaux, des besoins en croissance



Statistique Vaud
Une personne peut posséder plus d'un abonnement

Une volonté: répondre aux besoins de mobilité et garantir la fluidité des transports

- **Au niveau fédéral**
 - Un fonds pour le rail, accepté en votation le 9 février
 - Un fonds pour la route, mis en consultation le 26 février
- **Au niveau cantonal – et avec les communes**
 - Développer les transports publics dans toutes les régions
 - Améliorer et entretenir le réseau routier
 - Encourager les mobilités douces là où elles ont un fort potentiel
 - Soutenir des projets d'agglomération au carrefour des mobilités
 - Créer et desservir des pôles logistiques pour favoriser le transfert

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) fédéral, créé dans le cadre de FAIF

- **Avec la première étape, plus de 3 milliards d'investissements fédéraux en Suisse occidentale**
- **Des étapes d'aménagement pluriannuelles (PRODES) qui renforcent la nécessité d'un lobbying efficace**
- **Premiers projets déjà avalisés pour le canton:**
 - Le nœud Lausanne-Renens, au cœur de tout le système ferroviaire vaudois et suisse
 - La gare de Lausanne, porte d'entrée dans l'agglomération et point de départ vers toutes les grandes villes
 - Plus de trains vers Genève, plus de capacité vers le Valais, de meilleures fréquences sur le Pied-du-Jura

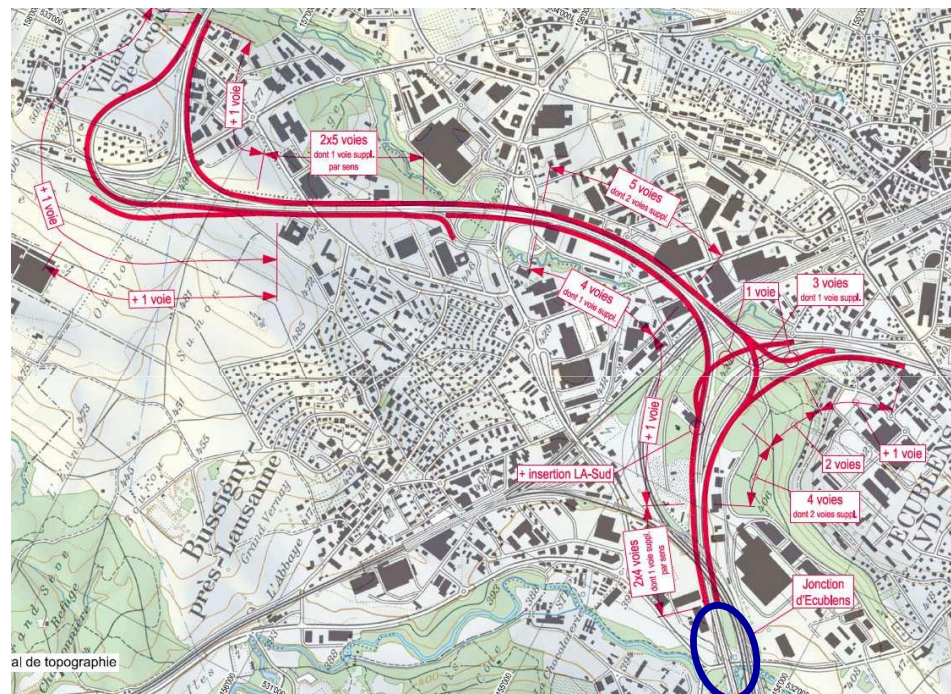
Fonds fédéral pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

- **Un fonds fédéral pérenne, de rang constitutionnel comme le FIF**
- **Un financement assuré et durable**
- **Des étapes d'aménagement selon le modèle PRODES**
- **Consultation lancée le 26 février par le Conseil fédéral**
- **Réponse commune des cantons de Genève et Vaud sous l'égide de la Métropole lémanique prévue pour fin juin**

Elimination des goulots d'étranglement sur les routes nationales

- Le goulet d'étranglement de Crissier, l'un des tronçons les plus chargés du pays, fera l'objet d'un investissement fédéral de près de 200 millions

- Financement par le Fonds d'infrastructure (de durée limitée, créé en 2008)



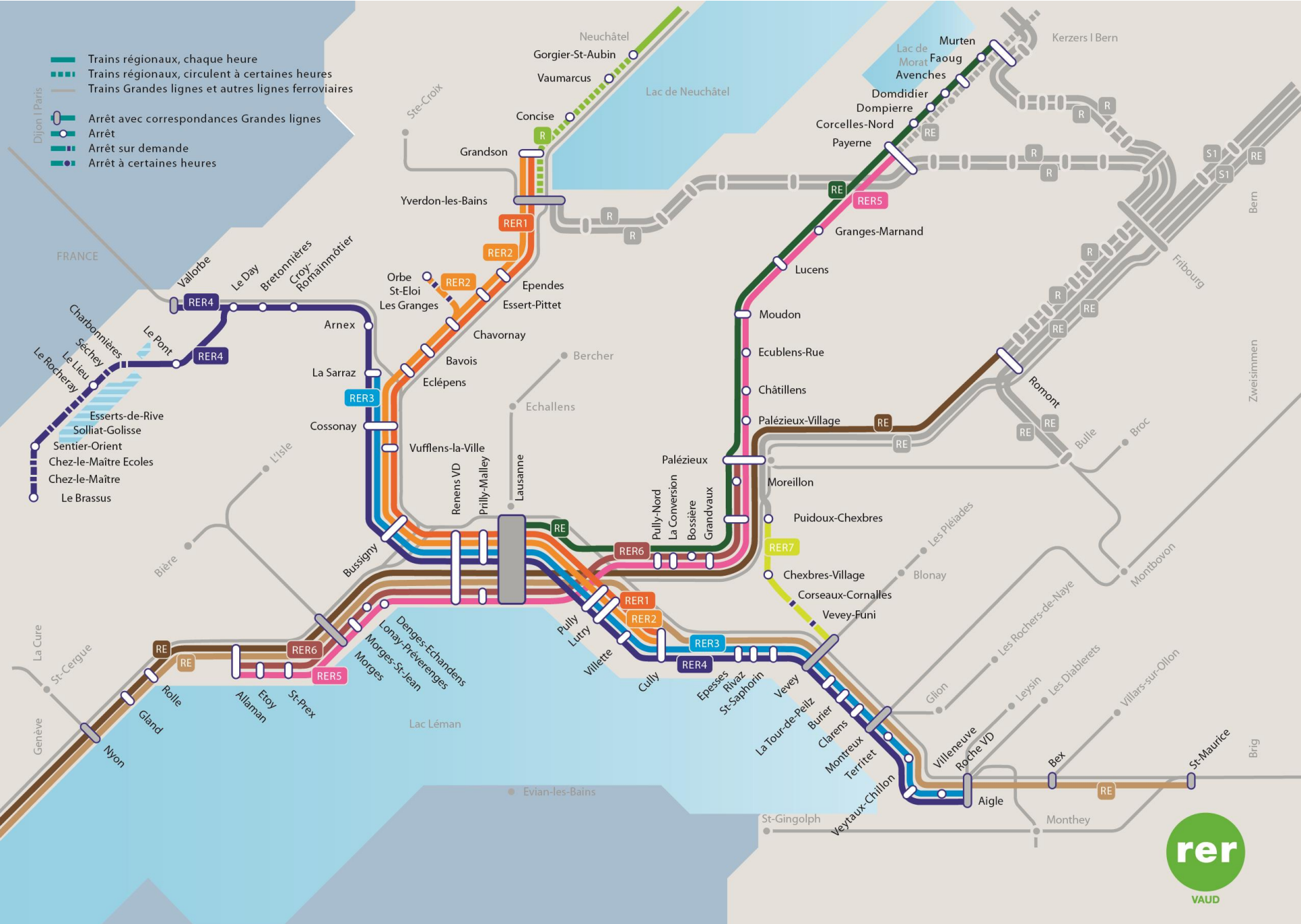
OFROU

Transports publics: un RER Vaud pour tout le canton

- **Un réseau structurant pour le canton à l'horizon 2018 - 2020**
- **Premier tronçon avec cadence quart d'heure: le train comme un métro**
- **Prise en compte prioritaire des enjeux de sécurité**



L'essentiel des liaisons est assuré par des rames Domino et Flirt



Transports publics: des lignes de chemin de fer régionales à préserver et développer

YSC

- Nouveau point de croisement de Vuitboeuf
- Cadence 30' entre Ste-Croix et Yverdon-les-Bains (act. 60' sans renforts HP)



Crédit-cadre 2013-2016 pour les infrastructures
Achat de matériel roulant

BAM

- Nouveau point de croisement de Chigny
- Cadence 30' Morges - Bière (act. 60' / 40' HP)



LEB

- Nouveau point de croisement d'Etagnières
- Cadence 15' prolongée de Cheseaux à Echallens



MVR

- Renfort cadence entre Vevey et Blonay (act. 20' HP)
- Courses directes Vevey - Les Pléiades plus systématiques



MOB

- Traction des trains longs GoldenPass Montreux-Interlaken sur la section de Montreux à Zweismimmen



AOMC

- Renforts sur la liaison Aigle - Monthey
- Courses directes d'Aigle à Champéry plus systématiques



NStCM

- Nouveau point de croisement Arzier-Les Granges
- Cadence 15' Nyon-Genolier, 30' Nyon - St-Cergue, 60' Nyon - La Cure



10 20 km

Note : les cadences indiquées correspondent aux jours ouvrables

Transports publics: des lignes de chemin de fer régionales à préserver et développer



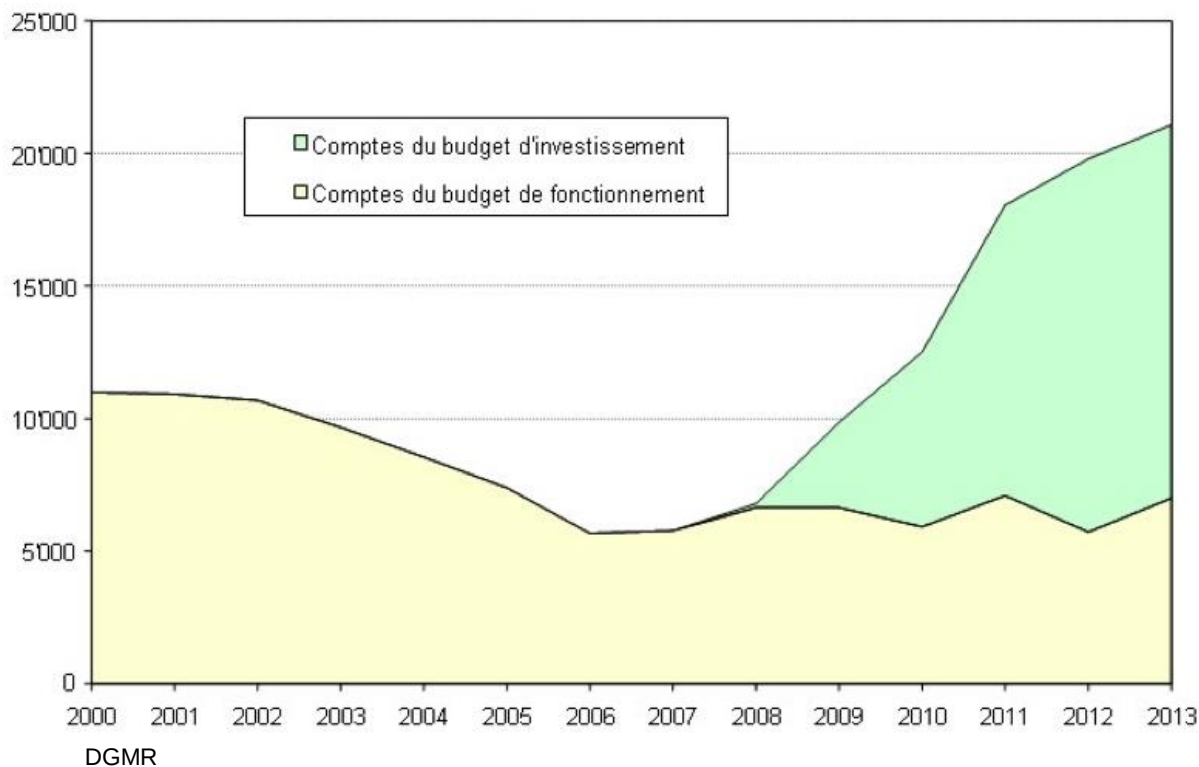
Investissements planifiés [MCHF]	infra	matériel roulant
Transports Vallée-de-Joux -		
Yverdon-les-Bains - Sainte Croix		
PBr : Le Pont - Le Brassus	5.7	--
YSC : Yverdon-les-Bains - Ste-Croix	18.0	30.3
OC : Orbe - Chavornay	4.4	--
Travys	28.1	30.3
NStCM : Nyon - St-Cergue - La Cure	26.2	28.7
Transports de la région Morges-Bière-Cossonay		
BAM : Bière - Apples - Morges et Apples-L'Isle	14.1	34.1
CG : Funiculaire Cossonay Gare - Ville	5.0	--
MBC	19.1	34.1
LEB : Lausanne - Echallens - Bercher	63.8	28.7
VCh : Vevey - Puidoux-Chexbres	7.2	--
MOB : Montreux - Oberland bernois	72.7	31.7
Transports Montreux - Vevey - Riviera		
CEV : Vevey - Blonay - Les Pléiades	14.2	25.6
MGN : Montreux - Glion - Naye	32.3	--
VCP : Vevey - Chardonne - Mt-Pélerin	2.5	--
TG : Territet - Glion	5.9	--
LAS : Les Avants - Sonloup	1.0	--
MVR	55.9	25.6
Transports publics du Chablais		
AL : Aigle - Leysin	0.9	--
AOMC : Aigle - Ollon - Monthey - Champéry	6.0	43.7
ASD : Aigle - Sépey - Diablerets	14.9	--
BVB : Bex - Villars - Bretaye	10.1	--
TPC	31.9	43.7
Total programme	304.9	222.8
Part canton de Vaud	144.7	157.7

Transports publics: des bus régionaux au service de la desserte fine

- **Les bus assurent le maillage fin du territoire, un rôle essentiel**
- **Le canton développe et améliore constamment l'offre de bus**
 - 2012: réorganisation des bus dans le district de Nyon, en harmonie avec l'introduction du RE Lausanne-Genève à la demi-heure
 - 2013: réorganisation des bus dans le Jorat, dessertes directes et meilleures correspondances
 - En cours: réorganisations dans la Broye, le Chablais,...

Réseau routier: entretenir, développer, désengorger

- **Le volume d'investissement annuel a dépassé 20 millions en 2013 pour les routes cantonales**



Renouvellement des revêtements 2009 à 2012

Conférence de presse du
lundi 4 mars 2013
Entretien constructif
des chaussées

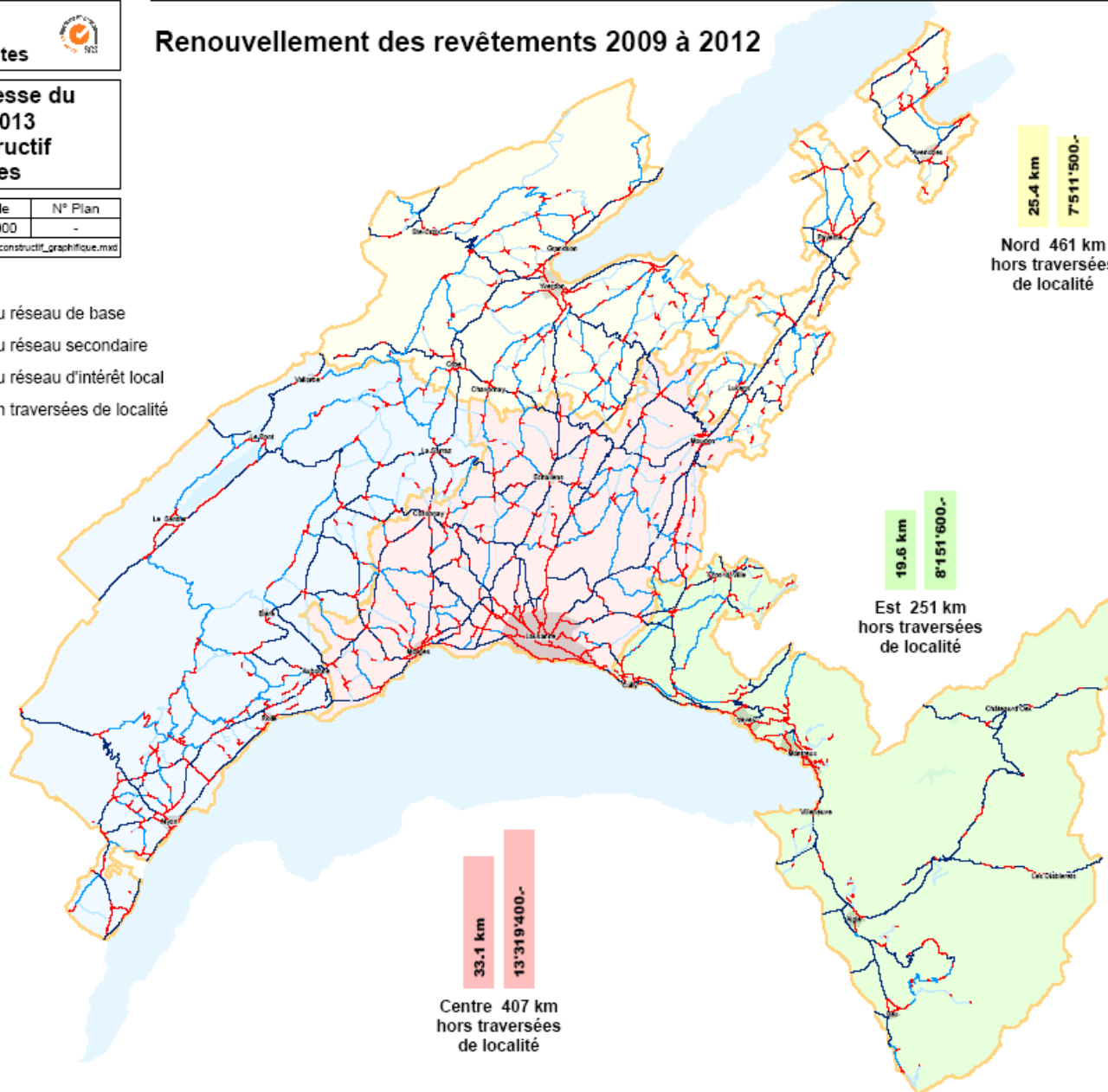
Date	Dessin	Echelle	N° Plan
04.03.2013	SF	1:325'000	-

Q:\App\Arcgis\Entretien\Chantiers\Conf_presse_ent_constructif_graphique.mxd

- Routes cantonales du réseau de base
- Routes cantonales du réseau secondaire
- Routes cantonales du réseau d'intérêt local
- Routes cantonales en traversées de localité

30.5 km
10'543'900.-

Ouest 390 km
hors traversées
de localité



25.4 km
7'511'500.-

Nord 461 km
hors traversées
de localité

19.6 km
8'151'600.-

Est 251 km
hors traversées
de localité

33.1 km
13'319'400.-

Centre 407 km
hors traversées
de localité

Réseau routier: entretenir, développer, désengorger

- **Le subventionnement des routes en traversée de localité dispose d'importants moyens dès 2014**

	Crédit-cadre préfinancé de 40 millions	Budget de fonctionnement annuel	Total
2014	10 millions	1 million	11 millions
2015	5 millions	3 millions	8 millions
2016	5 millions	5 millions	10 millions
2017	5 millions	5 millions	10 millions
2018	5 millions	5 millions	10 millions
2019	5 millions	5 millions	10 millions
2020	5 millions	5 millions	10 millions
2021...		5 millions	5 millions

DGMR

Mobilités douces

- Prendre en compte tous les usagers dans les réaménagements
 - Ex: Crissier, rue des Alpes



Au carrefour des mobilités: les projets d'agglomération

Un double objectif:

- 1. Garantir l'accessibilité aux centres-villes et à leurs équipements pour tous les Vaudois**
- 2. Préserver les agglomérations de l'engorgement pour libérer leur potentiel économique**

Au carrefour des mobilités: les projets d'agglomération

Message du Conseil fédéral du 26 février 2014: 223 millions pour des projets vaudois, soit 13% des fonds libérés.

- Agglomération franco-valdo-genevoise: 204.7 millions, dont plus de 27 millions sur sol vaudois**
- PALM: 185.48 millions**
- aggroY: 10.94 millions**
- Deux agglomérations non retenues: RiVeLac et Chablais Agglo – cette dernière devrait tout de même pouvoir bénéficier d'un premier soutien en 2014**

2015-2025: l'âge des grand chantiers

- **Les projets d'infrastructure sont nombreux dans tous les domaines:**
 - Routes nationales (autoroutes)
 - Routes cantonales et communales
 - Lignes ferroviaires
 - Transports publics en site propre et sur route
 - Mobilités douces
- **Cette simultanéité nécessite**
 - Une vision globale
 - Une coordination entre les services de l'Etat
 - Une collaboration renforcée avec les communes

Conclusion: la mobilité au cœur de la vie des gens et de l'économie

- **L'accessibilité est un facteur-clé de compétitivité économique: des atouts à préserver**
 - Selon l'indice de compétitivité du World economic Forum, la Suisse est au 6^e rang mondial pour le pilier « infrastructure » et au 1^{er} rang mondial pour l'accessibilité en général
 - Selon l'étude UBS sur la compétitivité des cantons, Vaud est le 2^e meilleur en Suisse romande du point de vue de l'accessibilité, dépassé seulement par Genève et son aéroport

Conclusion: la mobilité au cœur de la vie des gens et de l'économie

- **Réfléchir en complémentarité plutôt que d'opposer les modes de transport**
- **Construire une desserte de tout le canton plutôt que d'opposer les régions**
- **Atteindre une mobilité de haut niveau pour les personnes et les biens au service de la qualité de vie et de la prospérité**

Merci de votre attention

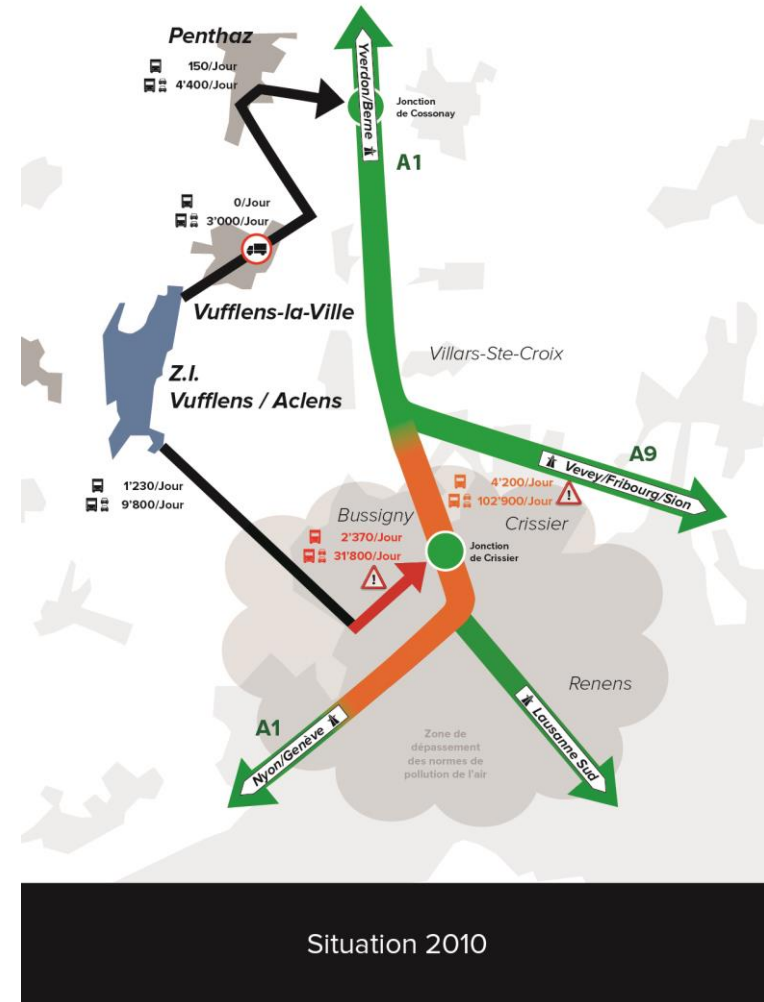
Les activités logistiques: à l'interface du rail et de la route

Le projet de RC 177

- **De manière à réduire les effets nuisibles de leur activité et favoriser le transport du fret par le rail, il faut offrir des sites logistiques:**
 - Proches des zones de distribution
 - Avec une excellente accessibilité routière et surtout autoroutière
 - Avec une excellente accessibilité ferroviaire (*last mile*, c'est-à-dire arrivée de la voie sur le site)
- **Le pôle de Vufflens-la-Ville / Aclens offre, au terme d'une étude portant sur seize sites vaudois, le meilleur potentiel:**
 - Situation idéale dans le bassin lémanique
 - Présence de surfaces disponibles
 - Bonne accessibilité ferroviaire et voie-mère existante
 - Proximité géographique de l'autoroute mais accessibilité à améliorer

Le site de Vufflens-la-Ville/Aclens souffre d'un manque d'accessibilité

- La fonction logistique du pôle a pour conséquence une concentration de trafic lourd
- Avec les développements prévus, le trafic lourd augmentera de 1600 / jour à l'horizon 2020
- Diriger ce trafic uniquement par la RC 151 vers la jonction de Crissier ou la future jonction d'Ecublens a une double conséquence:
 - Surcharger le goulet de Crissier, aujourd'hui déjà nettement surchargé
 - Alourdir encore les émissions polluantes dans un secteur déjà en dépassement des normes OPAir



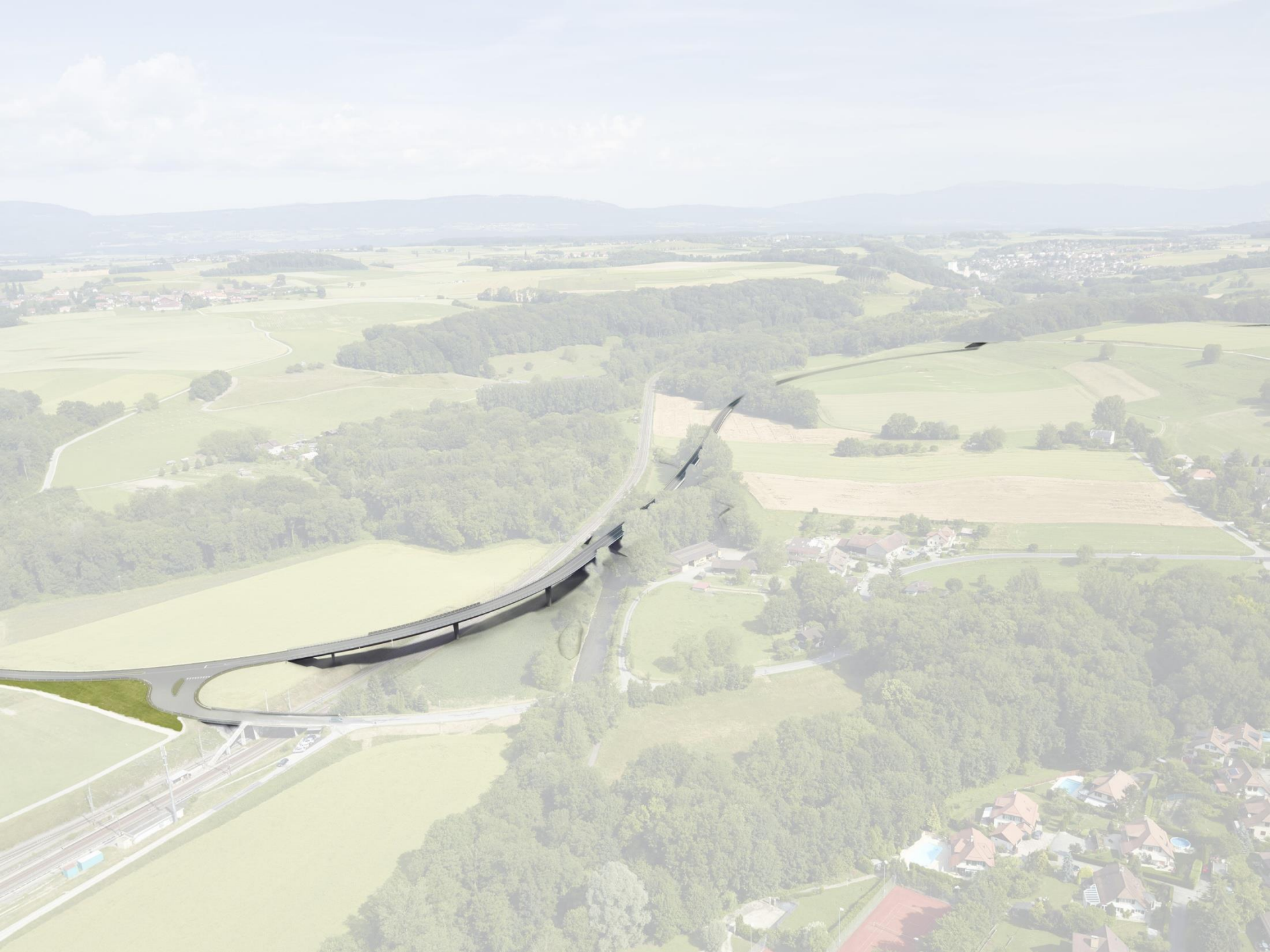


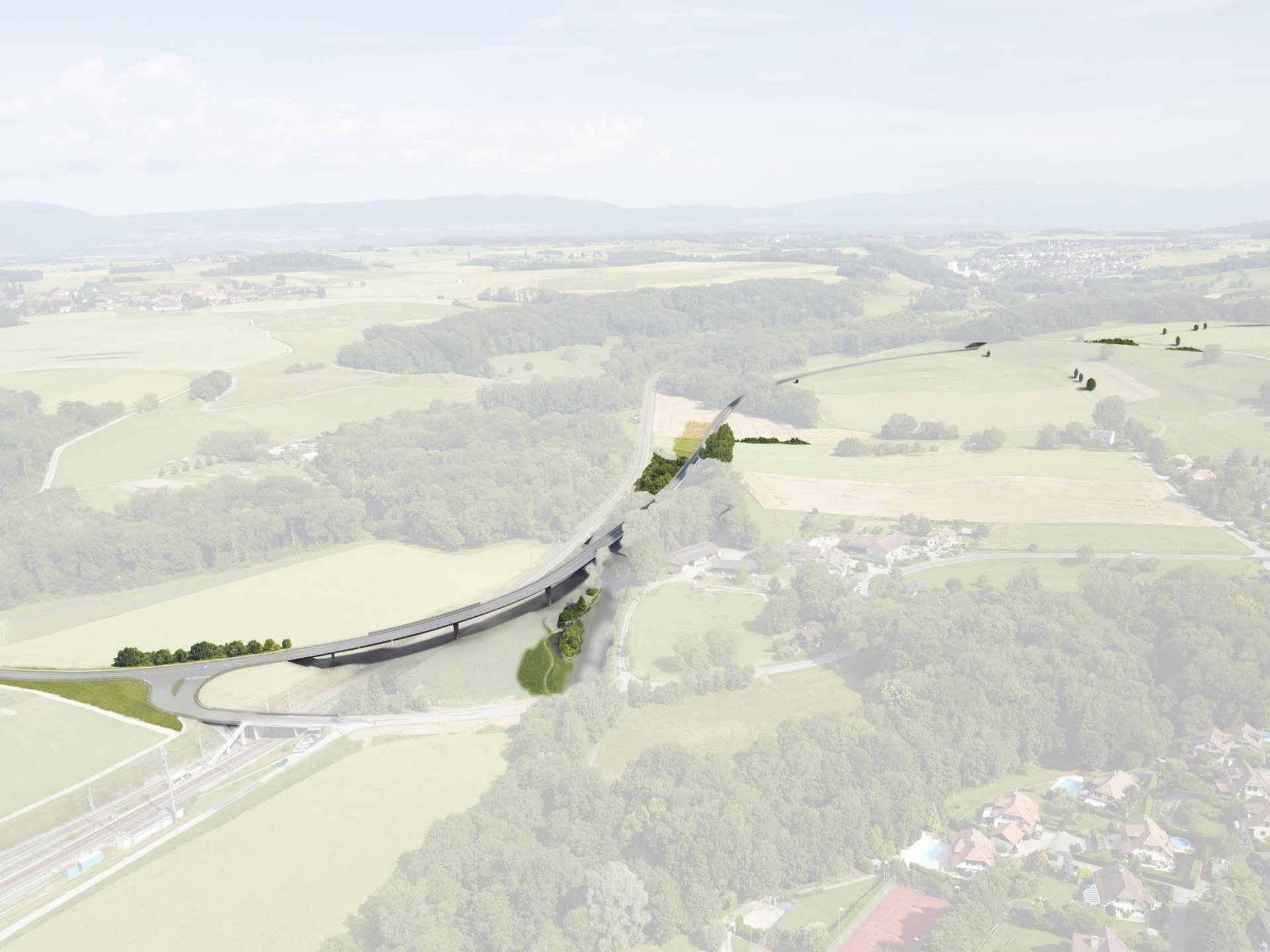
Situation 2020 sans RC 177
avec jonction d'Ecublens

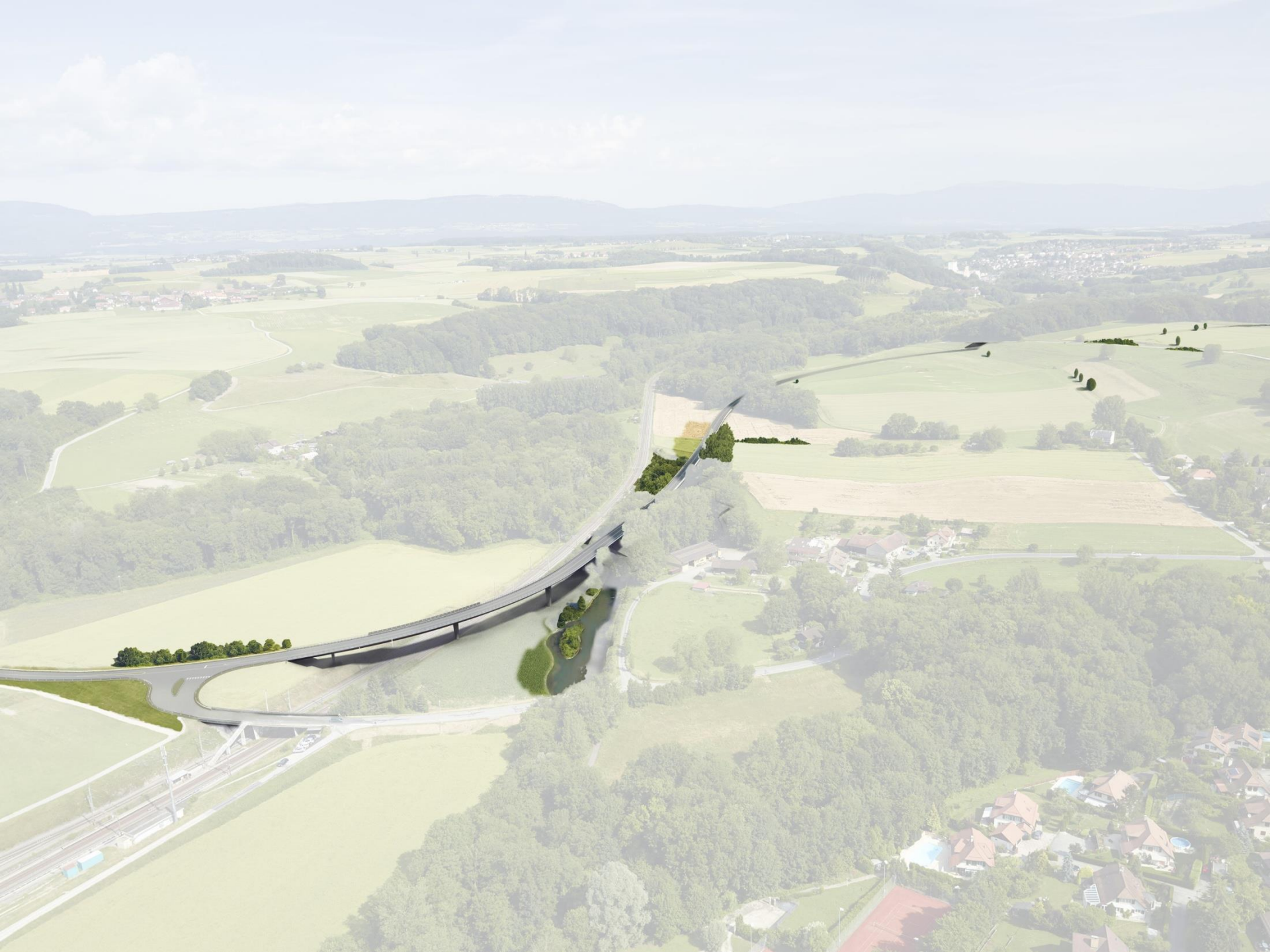


Situation 2020 avec RC 177
avec jonction d'Ecublens

































Un exemple à l'interface: la gare de Lausanne

