

Monsieur
Vincent Krayenbühl
Chef de service
Département des Infrastructures
Service de la mobilité
Av. de l'Université 5
1014 Lausanne

Lausanne, le 27 février 2009
S:\COMMUN\POLITIQUE\Position\2009\POL0903.doc
CWL/naf

Arrêté fédéral sur l'étape 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération

Monsieur,

Votre courrier du 13 janvier 2009 concernant le dossier cité en titre nous est bien parvenu et nous vous remercions de nous consulter à ce propos.

Le programme en faveur du trafic d'agglomération, en coordination avec le programme "*Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales*", a pour objectif d'améliorer les infrastructures de transport des agglomérations, de stimuler le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et de transférer une partie du trafic motorisé sur les transports publics et la mobilité douce. Il se base sur des projets d'agglomération comprenant des mesures de transport partiellement cofinancées par la Confédération, et fera l'objet de plusieurs étapes de quatre ans, fixées chacune par un message du Conseil fédéral.

Sur les trente projets d'agglomération remis à fin 2007 à la Confédération, 26 projets d'agglomération ont été retenus, dont deux dans le canton de Vaud. Les fonds disponibles pour ces projets seront, quant à eux, alloués en fonction du meilleur rapport coût-efficacité des mesures proposées. Nous approuvons entièrement cette approche pragmatique.

Les deux projets d'agglomération retenus dans le canton de Vaud sont le Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et le plan d'agglomération de la ville d'Yverdon. Ces deux projets seront cofinancés respectivement, en deux phases, à hauteur de 40 % et 35 % par la Confédération. Concernant le PALM, les projets identifiés comme étant prioritaires sont les axes forts de tram Renens-Lausanne et Lausanne-Rionzi, les axes forts des trolleybus, les réseaux de bus TP de Morges et de Lausanne, la mise en œuvre de divers concepts de mobilité douce, le Réseau Express Vaudois, ainsi que le réaménagement de certaines routes principales. Le projet d'agglomération d'Yverdon, de son côté, bénéficiera de divers réaménagements de rues, quais, places et ponts de la ville, ainsi que du réaménagement de certains espaces publics dans des centres secondaires.

La mise en œuvre de cette première étape du programme fournit ainsi une contribution non négligeable au maintien de la fonctionnalité, voire de l'amélioration des réseaux de transport.

Toutefois, et même si nous reconnaissons l'importance de tous les types de mobilité dans une optique de durabilité, nous déplorons le peu de cas qui est fait des infrastructures routières. Le rapport démontre en effet que les investissements effectués dans les mesures en faveur des chemins de fer et du tramway représentent la majeure partie des contributions qui seront versées. A ce sujet, nous nous permettons de rappeler qu'une augmentation de l'offre de Transports publics et de la mobilité douce, ainsi qu'une amélioration de l'accessibilité des agglomérations par ce type de transport est certes indispensable, mais ne suffira sans aucun doute pas, et ce plus particulièrement au vu de l'augmentation constante de la population, à contrer les problèmes de congestion existants (et futurs) ou à changer fondamentalement les habitudes de la grande majorité des utilisateurs de la route.

Par conséquent, si la vocation générale du fonds d'infrastructure, et celle plus particulière du présent programme en faveur du trafic d'agglomération, sont de "*fournir une infrastructure de transports fonctionnelle afin de contribuer à la compétitivité internationale du pays*" (p. 30, paragraphe 3.3), il s'agit donc également de ne pas faire fi d'un type de mobilité, peut être moins dans l'air du temps, mais d'une importance cruciale pour l'économie, au détriment des autres. Dans le présent rapport, les "*avantages comparatifs*" de la route par rapport aux autres types de mobilité ne sont ainsi guère mentionnés, ce que nous déplorons.

Nous tenons également à souligner que ce sont essentiellement les grandes agglomérations suisses qui profitent des contributions. Beaucoup de communes situées géographiquement dans une telle entité, mais qui ne sont pas forcément incluses dans une zone territorialement délimitée (ex. agglomération de Lausanne – PALM), ne bénéficieront donc que très indirectement ou pas du tout du soutien de la Confédération. L'application restrictive du concept d'agglomération tend ainsi à contrecarrer l'argument d'une vision globale auquel prétend le rapport.

En conclusion, la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie approuve les mesures proposées dans le présent rapport, même si elle aurait souhaité que celui-ci propose une vision plus large du concept d'agglomération et prenne mieux en compte les problématiques liées aux infrastructures routières au sein des villes.

En vous remerciant de l'attention vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint

Christine Walter-Luz
Responsable adjointe