

LA MOBILITÉ ENJEU MAJEUR DU FUTUR



Comment conjuguer des besoins de mobilité avec l'impératif de réduire les émissions de CO₂? Des ambitions ferroviaires aux nouveaux équilibres entre mobilité individuelle et collective, le Canton détaille sa vision d'une multimodalité durable. Les défis à long terme sont multiples. Les projets aussi.



Vos sorties d'entreprise

Voyage de un à plusieurs jours

100 % sur-mesure et personnalisé



Plus d'infos au **027 306 22 30**
ou sur **www.buchard.ch**

BUCHARD
voyages

Une MULTIMODALITÉ pour notre prospérité L'éditorial de la conseillère d'État Nuria Gorrite.	5
La mobilité, L'ENJEU majeur du futur Clé de voûte de la baisse de nos émissions polluantes, la mobilité est désormais au centre de toutes les attentions. Tour d'horizon des défis à venir.	6
Le futur du canton de Vaud est SUR LES RAILS La demande en matière de mobilité ferroviaire doublera dans 25 ans. Il faut de nouvelles lignes, d'autres cadences. Les Vaudois doivent convaincre Berne de soutenir ces grands projets.	13
Trains régionaux: la cadence au QUART D'HEURE La stratégie ferroviaire vaudoise concerne essentiellement les trains régionaux. Objectif: une cadence à quinze minutes dans les agglomérations et à 30 minutes entre elles.	16
Rendre ATTRACTIF le prix des transports publics L'État de Vaud veut augmenter l'attractivité des transports publics avec des facilités tarifaires, pour les juniors et les seniors. Des incitations adaptées aux objectifs de la mobilité durable.	18
Les JONCTIONS autoroutières: créer un cercle vertueux En concentrant le trafic sur l'autoroute, les projets de nouvelles jonctions ouvrent la voie aux transports publics et à la mobilité douce.	19
Une stratégie pour le VÉLO Le vélo aura une place centrale dans la mobilité de demain. Mille kilomètres de pistes cyclables, dont 500 kilomètres à l'horizon 2035, seront aménagés sur les routes et dans les localités.	22
LA ROUTE, un espace partagé par tous! Pour que les gens délaissent leur voiture, il faut des alternatives attractives. Pas de bus dans des bouchons, des cyclistes et des piétons se mouvant en sécurité. On verra comment s'opère la transformation de tronçons routiers en espaces partagés.	24
Un train de mesures pour le transport des MARCHANDISES Maillon essentiel de l'économie, le trafic marchandises est aussi un poids lourd du bilan carbone. Inventaire des mesures concrètes à prendre pour l'atténuer autant que possible.	26

SUPPLÉMENT DE LA FEUILLE DES AVIS OFFICIELS POUR LES PERSONNES ABONNÉES

RÉDACTION : BIM/BO – Daniel Abimi

ÉDITEUR : Chancellerie d'État du Canton de Vaud – Place du Château 4 – 1014 Lausanne

ÉDITEUR DÉLÉGUÉ : PCL Presses Centrales SA – Rue du Marais 17 – 1020 Renens 1

CONCEPTION, MISE EN PAGE DE LA PARTIE RÉDACTIONNELLE

ET IMPRESSION : PCL Presses Centrales SA

COUVERTURE : ARC Jean-Bernard Sieber / Valentin Flauraud - Keystone

PUBLICITÉ : PCL Régie publicitaire, Renens

imprimé en
suisse



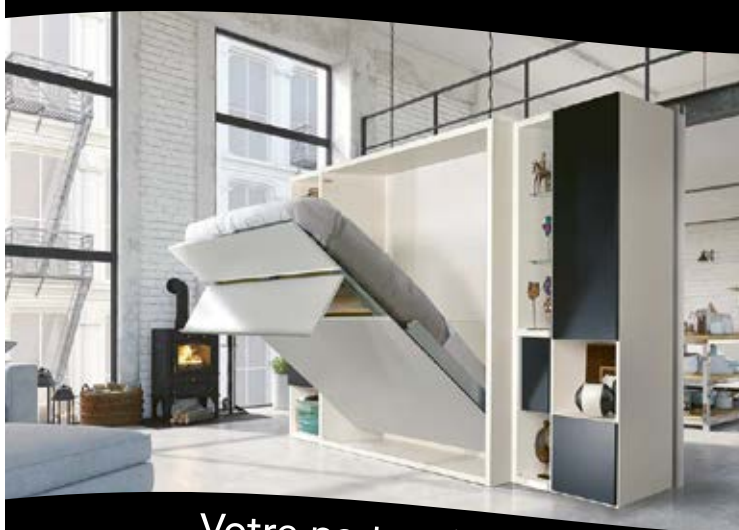
impresum

Confort-lit

DEPUIS 1989

35
ans

**Venez nous rendre visite
dans nos magasins
et profitez de nos conditions spéciales**



Votre partenaire qualité et confort en ameublement & literie



superba
L'art suisse du sommeil

Av. de Grandson 60
1400 Yverdon-les-Bains
024 426 14 04

Rue Saint-Martin 34
1005 Lausanne
021 323 30 44

Route des Fluides 3
1762 Givisiez
026 322 49 09

confort-lit.ch

Une MULTIMODALITÉ pour notre prospérité



Philippe Pachet

« Il faut développer un réseau global de mobilités qui n'oppose ni les modes de transport ni les régions, en tenant compte des besoins différenciés. »

Nous avons toutes et tous des besoins de mobilité. Pour aller au travail, voir nos clients ou transporter des marchandises, pour nos loisirs, parcourir notre beau canton ou s'en échapper, voir notre famille, dans les moments heureux, comme dans les moments malheureux. Parfois nous pouvons flâner, parfois nous devons courir. À pied, à vélo, en bus, en train ou en voiture, nous sommes ainsi toutes et tous des multimodaux. La mobilité a toutefois ceci de particulier que, si nos besoins sont individuels, les réponses sont toujours collectives.

Dans un contexte de croissance démographique et de baisse nécessaire de nos émissions de gaz à effet de serre, notre mobilité – qui représente aujourd'hui 40% des émissions de CO₂ – constitue un important levier d'action pour atteindre nos objectifs climatiques tout en devant répondre aux besoins croissants de la population.

Le Canton de Vaud œuvre ainsi depuis plusieurs années en faveur du report modal, pour développer des alternatives à la voiture individuelle. L'État a massivement investi en faveur du rail, avec notamment le développement du RER Vaud, devenu la colonne vertébrale du système de transport cantonal. Le ferroviaire constitue une priorité, c'est l'évidence, tant il est le champion des émissions peu polluantes au regard du nombre de personnes transportées.

Mais, parce qu'il n'est pas possible de tracer des lignes de train dans chaque localité, il faut développer un réseau global de mobilités qui n'oppose ni les modes de transport ni les régions, en tenant compte des besoins différenciés. Cela implique de veiller aux équilibres, en développant des infrastructures qui ont du sens, dans un territoire pensé de manière collective et cohérente. Le bon mode au bon endroit.

Ce magazine apporte ainsi un éclairage sur les nombreux et indispensables chantiers menés par le Canton et sa Direction générale de la mobilité et des routes en faveur de tous les usagers, de toutes les mobilités, pour une véritable multimodalité.

Continuer d'investir dans nos réseaux d'infrastructures, c'est aussi conserver notre capacité à être compétitif à long terme. Notre mobilité est indissociable de notre prospérité et constitue un secteur économique en tant que tel. C'est notre responsabilité partagée, de la Confédération aux cantons, des communes aux entreprises de transport, des associations à la population, que d'investir et de s'investir dans cette accessibilité, au service de l'intérêt général. ☉

Nuria Gorrite

Conseillère d'État

Cheffe du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines

La mobilité, L'ENJEU majeur du futur

Lorsque Pierre-Yves Gruaz prend les rênes de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) en 2015, il se retrouve à la tête d'une entité pionnière en Suisse : la fusion entre le service de la mobilité et celui des routes marquait alors la volonté d'en finir avec la lutte opposant les adeptes des transports publics à ceux de la voiture. Clé de voûte de la baisse de nos émissions polluantes, la mobilité est désormais au centre de toutes les attentions. Tour d'horizon des défis à venir.

Pierre-Yves Gruaz n'y va pas par quatre chemins lorsqu'il s'agit d'expliquer les enjeux liés à la mobilité : « Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Dans le canton de Vaud, environ 40% des émissions totales des gaz à effet de serre proviennent de la mobilité, dont 90% sortent des tuyaux d'échappement des voitures, camions et autres motos... »

Mais avant d'évoquer, avec le chef de la DGMR, les grands défis de la mobilité de ces prochaines décennies, il convient déjà de bien définir le sujet : « La mobilité comprend trois questions, résume Pierre-Yves Gruaz. Pourquoi, comment et sur quoi je me déplace ? En y répondant, on se donne les moyens de définir et structurer la mobilité. Et en filigrane, nous trouvons au cœur de toutes nos réflexions la question des besoins à couvrir. Si nous connaissons ceux du présent, ceux du futur sont à inventer, surtout si on les met en perspective avec les enjeux environnementaux et les objectifs du plan climat vaudois. »

Pour le chef de la DGMR, les besoins peuvent se répartir en trois principales catégories de déplacement : ceux liés aux contraintes professionnelles (du domicile au bureau ou dans le cadre du travail), ceux occasionnés par les loisirs et, enfin, ceux qui permettent de maintenir des liens familiaux ou sociaux. Si ces besoins sont individuels – chacun ayant ses propres nécessités de déplacement –, les réponses sont en revanche collectives. À partir de ce constat, la DGMR étudie le meilleur moyen d'intégrer les enjeux de mobilité dans le Plan directeur cantonal dont le Conseil d'État vient d'entamer une révision complète.

Réduire les besoins de mobilité

Le chapitre de la mobilité, dans le futur Plan directeur cantonal, est ainsi construit autour de trois enjeux. Le premier consiste à réduire les besoins de déplacement, ainsi que les distances parcourues. « Le trajet qui produit le moins de CO₂ est celui que l'on ne fait pas », rappelle Pierre-Yves Gruaz. Comment peut-on aménager le



ARC Jean-Bernard Sieber

À la tête de la Direction générale de la mobilité et des routes depuis 2015, Pierre-Yves Gruaz fait le point sur les grands défis de la mobilité vaudoise pour les prochaines décennies.

territoire ? Comment veut-on organiser notre vie sociale ? Veut-on tout centraliser et générer du trafic ou, au contraire, décentraliser certaines activités en les rendant plus accessibles grâce à de la mobilité « de proximité » ? L'idée n'est pas d'interdire aux gens de se déplacer, mais de leur permettre de moins bouger, simplement parce que l'organisation du territoire permet d'aller à son travail ou faire ses courses à pied ou à vélo. » Mais comment organiser le territoire pour que les besoins en mobilité soient le plus sobres possible ? « Sachant qu'il y a toujours des gens qui vont devoir se déplacer, l'idée serait déjà que tous ceux qui ne sont pas obligés de le faire n'aient pas besoin de le faire. Parce que la bonne activité a été pensée au bon endroit ! Ne mettons pas des générateurs de trafic perdus loin des transports publics. Avant de construire un centre administratif, une bibliothèque, un gymnase, une piscine ou un centre commercial, réfléchissons d'abord à les placer

à un endroit proche d'une desserte de transport public efficace. »

Irriguer le territoire sur son ensemble

Le deuxième axe doit permettre, lorsque c'est possible, un report modal de la voiture individuelle vers des modes actifs et collectifs, soit vers la mobilité douce (marche et vélo) soit vers les transports publics. Cela implique un renforcement et un développement de transports publics de qualité, avec des fréquences soutenues, qui relient les principaux pôles et irriguent le territoire sur son ensemble.

Enfin, le troisième axe concerne les déplacements auxquels on ne peut renoncer et pour lesquels seul l'usage d'un véhicule motorisé est possible. Comme le rappelle le chef de la DGMR, il ne s'agit pas d'opposer la voiture au transport public ; en revanche, il faut développer des solutions de mobilité partagée, comme le covoitu-



ARC Jean-Bernard Sieber

En complément du rail, les réseaux de bus sont développés pour servir, notamment, de rabattement sur les petites gares.

rage ou les systèmes d'autopartage et favoriser l'usage de petites voitures électriques. « L'idéal serait un modèle de véhicule partagé. Cela réduirait le nombre de voitures fabriquées et l'encombrement de l'espace public. Et quand on sait qu'une voiture est 85 % du temps à l'arrêt, il devient évident que cela constitue un sérieux levier pour améliorer notre bilan carbone. »

Dit comme cela, tout paraît simple. Mais derrière ces concepts, ces trois axes, se cachent évidemment beaucoup de réflexion et d'applications concrètes, comme l'espace partagé entre les voies de bus, les voies cyclables et celles empruntées par les voitures. « L'exemple de la route ainsi partagée illustre également la volonté de ne pas opposer ces différents moyens de transport. Mais nous devons fixer des priorités, qui ont longtemps été étudiées et réfléchies de façon à proposer le bon mode de déplacement au bon endroit, en fonction du besoin. »

Évolution des mentalités

Dans cette même logique, la stratégie de mobilité cantonale consiste à capter en amont tout ce qui peut l'être. « Le but

est qu'il y ait le moins de voitures possible en ville afin de réduire les nuisances et la pollution tout en libérant de l'espace pour qui en a vraiment besoin – je pense à toutes celles et tous ceux dont le travail dépend d'un véhicule et qui ont besoin d'un réseau fluide et efficace. » À tout seigneur, tout honneur, le Département des infrastructures montre l'exemple, avec la mise en place d'un plan de mobilité d'entreprise. En résumé, le nombre de places de parc accordé à ses collaboratrices et ses collaborateurs est restreint. « Pour s'en voir attribuer une, il faut remplir des critères objectifs, notamment l'usage et le nombre de kilomètres professionnels. Et s'il est vrai que la mise en place de ce système d'attribution a pu faire grincer quelques dents à ses débuts, nous observons aujourd'hui de nombreuses places vides, tout simplement parce que les gens ont pris l'habitude des transports publics. Il y a clairement une évolution des mentalités », se réjouit Pierre-Yves Gruaz.

L'évolution a été progressive, mais depuis plusieurs années, la plupart des gens ont multiplié leurs manières de se déplacer. Et tout le monde est devenu utilisateur de tous les modes.



ARC Jean-Bernard Sieber

Le Canton a actualisé l'an dernier sa stratégie de promotion du vélo.

«Tous, nous faisons un peu de vélo, un peu de marche, de la voiture et des transports publics, constate le chef de la DGMR. Et on choisira et privilégiera le mode en fonction de nos besoins et de l'offre à disposition. Sous cet angle, il faut qu'on puisse développer et construire des infrastructures adéquates, qu'elles soient ferroviaires ou routières, sachant que la route est désormais un espace qui doit se partager entre les différents types de transports.

Repenser la loi sur les routes

La mise en œuvre de cette vision de la mobilité passera également par une révision de la loi sur les routes, jugée complètement obsolète. Datant de 1991, elle ignore tout de la dimension multimodale des déplacements et du Plan climat. «C'est pourquoi nous devons complètement la repenser pour qu'elle devienne la base légale qui nous permettra d'accompagner les évolutions de la mobilité et répondre aux enjeux climatiques», explique Pierre-Yves Gruaz. De surcroît, cet arsenal juridique s'accompagne de toute

une série de stratégies sectorielles (dans les domaines du vélo, du ferroviaire, des interfaces de transport, de la mobilité d'entreprise, du covoiturage, des marchandises, etc.) qui seront chapeautées par une stratégie cantonale de mobilité de manière que ces multiples aspects se complètent et s'articulent de façon cohérente et pertinente.» En cours d'élaboration, cette stratégie cantonale s'articule autour des trois mêmes axes que ceux du futur Plan directeur cantonal (réduction des besoins, report modal et mobilité partagée) qui structurent toutes les réflexions et les projets du Canton en matière de mobilité.

À la lumière des chiffres mentionnés en préambule, à savoir le haut pourcentage des émissions carbone provenant des voitures, des camions et autres motos, le cœur de cible et le levier d'action pour atteindre les objectifs carbone sont parfaitement identifiés. «Cela impliquera des choix indispensables si l'on veut obtenir des effets concrets, souligne Pierre-Yves Gruaz. Sachant qu'environ 70% des ki-

lomètres parcourus dans le canton le sont en transports individuels motorisés (TIM) et les 30% restants en transports publics et à vélo, nous devons équilibrer ces proportions si nous voulons atteindre nos objectifs. Inutile de préciser que nous ne sommes pas dans la mesure. Mais maintenant, il faut dessiner le chemin pour y parvenir en mettant en avant des incitations et en appliquant quelques contraintes acceptables par la population.»

Rabattre vers les transports publics

Et pour y parvenir, l'État ne manque ni d'ambition, ni d'idées, ni de projets. «Cela fait des années déjà que le Canton développe l'offre et les infrastructures de transport public, notamment ferroviaires et l'année dernière, il a actualisé sa stratégie de promotion du vélo dans le but d'accélérer ce report modal.

En complément du rail, le réseau des bus régionaux est en train d'être développé pour servir, notamment, de rabattement sur les petites gares. «Une intensification qui s'inscrit dans le cadre de la politique cantonale de développement des interfaces de transport. En d'autres termes, il s'agit de capter celles et ceux qui n'ont pas de transport public tout près de chez eux et de les rabattre sur les gares les plus proches, explique le chef de la DGMR. De plus, grâce à des places de parc en nombre suffisant, l'idée est d'inciter les gens à parquer leur voiture dans un P+R à proximité de leur domicile (à La Sarraz ou Palézieux, par exemple) et à se rendre ensuite à Lausanne en transports publics.»

Séduire la Berne fédérale

Il faut cependant garder en tête que tout ce qui concerne le réseau ferroviaire relève principalement de la Confédération, notamment par son financement via le Fonds fédéral des infrastructures ferroviaires (FIF). Le Canton propose une vision et développe des projets, ensuite il va les défendre à Berne pour obtenir leur financement. Et dans cette logique, le ferroviaire est clairement la priorité. À titre d'exemple, le Canton souhaite poursuivre le développement du Réseau express régional Vaud (RER Vaud) – qui a déjà connu un énorme développement ces dernières années – dans le cadre de la Stratégie ferroviaire 2050, rendue publique en début d'année. «L'un des points forts de cette vision est de placer le cœur du canton à une cadence de 15 minutes et les régions à 30 minutes»,



Valentin Flauraud - Keystone

Le Canton de Vaud souhaite poursuivre le développement de son Réseau express régional (RER Vaud), qui a connu un énorme développement ces dernières années.

se réjouit Pierre-Yves Gruaz. Ce qui fait que les gens n'auront plus vraiment besoin de consulter les horaires avant de se rendre à la gare, leur temps d'attente avant une prochaine correspondance devenant très court. »

Créer un cercle vertueux

L'aspect «infrastructures routières» n'est pas négligé pour autant. «Nous disposons d'ailleurs d'un réseau routier de grande qualité, d'une valeur patrimoniale de plusieurs milliards, que nous maintenons et développons, précise Pierre-Yves Gruaz.

Et lorsque nous l'adaptions, nous profitons de le faire pour toutes les mobilités, notamment en aménageant des pistes pour les cyclistes, des voies de bus et des trottoirs pour les piétons. Ce qui représente, bon an mal an, un budget d'environ 80 millions de francs. »

Un autre enjeu de taille: la suppression des goulets d'étranglement sur le réseau routier national, du ressort de la Confédération. Le Canton de Vaud privilégie avant tout une augmentation du nombre de jonctions dans l'Ouest lausannois de l'agglomération, qui en compte trois aujourd'hui. «Comme tout le monde sort à ces mêmes endroits, on observe une congestion du réseau routier cantonal et communal, qui embouteille les transports publics et qui, de surcroît, rend dangereuse la pratique du vélo», analyse Pierre-Yves Gruaz. À partir de ce constat, la réflexion menée depuis déjà de nombreuses années a permis de définir un concept d'accessibilité de l'agglomération Lausanne-Morges: en substance, il faut renforcer et ajou-

ter deux jonctions – l'une à Ecublens, l'autre à Chavannes – et renforcer celle de Malley. «De cette manière, on utilise l'autoroute comme une artère drainant le flux, et les gens peuvent sortir au plus près de leur destination. Ce qui permet de créer un véritable cercle vertueux. En répartissant ainsi mieux les voitures, on libère de la place sur le réseau routier local pour y développer les transports publics, les aménagements pour les vélos et les piétons qui deviennent, eux, encore plus attractifs.»

pub



Entreprise Forestière Daniel Ruch SA
1084 Carrouge (VD)
Tél. 021 903 37 27 et 079 449 58 44
www.danielruch.swiss



TRAVAUX FORESTIERS
ACHAT DE BOIS/FORÊTS
ELAGAGE
STABILISATION BIOLOGIQUE
TRANSPORT
GENIE FORESTIER





Comment gérez-vous vos risques ? Discutons ensemble du meilleur moyen de les identifier, les éviter et les assurer



Nous vous conseillons de manière globale dans les domaines de la gestion des risques, de l'assurance et de la prévoyance et contribuons de manière significative

à votre succès durable. Bénéficiez de notre expertise dans votre secteur d'activité pour la gestion des risques assurables et non assurables de votre entreprise.

EN AVANT, SEREINEMENT.

www.kessler.ch



LE PARTENAIRE COMPÉTENT POUR L'ENSEMBLE DES TRAVAUX FERROVIAIRES

Entretien des voies

Petits travaux d'entretien

Réfection des voies

Entreprise générale

Depuis plus de 100 ans, nous fournissons des prestations complètes de grande qualité sur la voie ferrée et développons des machines ferroviaires parfaitement adaptées au réseau suisse. Pionnier de l'entretien et de la réfection mécanique des voies ferrées, nous nous concentrons, aujourd'hui, sur la numérisation, les technologies innovantes et les principes de durabilité pour perfectionner nos machines et nos méthodes de travail. Nous offrons, ainsi, à nos clients des solutions sur mesure afin de perpétuer l'histoire à succès du transport ferroviaire.

INNOVATION | QUALITÉ | SAVOIR-FAIRE



scheuchzer.ch





ARC Jean-Bernard Sieber

Le réseau autoroutier devrait mieux irriguer l'agglomération Lausanne-Morges, permettre aux automobiles de sortir de l'artère au plus près de leur destination, et libérer de la place sur le réseau routier local.

La mobilité à quel prix ?

Reste encore la question du prix des transports publics... Pierre-Yves Gruaz constate que la plupart des gens ne connaissent pas vraiment le prix exact de leur voiture. Entre le coût d'achat, l'amortissement du véhicule, le prix de l'essence qui ne cesse d'augmenter, les services, les pneus d'hiver et d'été, les places de parc au départ et à l'arrivée... « Quand on fait l'addition, on dira qu'une voiture coûte en moyenne 5000 à 7000 francs par an. Ce qui dépasse largement le prix d'un abonnement général en deuxième classe. S'il est vrai que le coût d'une simple course est élevé, il l'est nettement moins pour celles et ceux au bénéfice d'un abonnement demi-tarif ou général, sans compter les différentes communautés tarifaires qui proposent toute une série d'offres compétitives. Le Conseil d'État, de son côté, a inscrit les facilités tarifaires dans son programme de législature. Ce projet, qui nécessitera une modification de la loi sur

les transports publics, vise à offrir à partir de l'année prochaine l'équivalent d'un abonnement Mobilis de deux zones, soit entre 235 et 335 francs, aux personnes de moins de 25 ans et de plus de 65 ans. »

Les rôles de l'État

Dans les méandres de la mobilité, quel est exactement le rôle de l'État ? « Il en a plusieurs. Le premier étant d'avoir une vision, de définir des lignes directrices et ensuite de les planifier, ce que fait le Conseil d'État avec son Programme de législature ou encore le Plan Climat et le Plan directeur cantonal, résume Pierre-Yves Gruaz. Comme bon nombre d'infrastructures d'importance sont de la compétence de la Confédération, son rôle est aussi de défendre les besoins locaux et régionaux qui, parfois, dépassent les enjeux cantonaux – typiquement, au travers de la Métropole lémanique, une plate-forme d'échange et de lobbying avec le Canton de Genève. C'est là qu'au travers d'une

stratégie globale et multimodale et de stratégies sectorielles, la vision cantonale prend son sens. La cohérence de cette vision permet de défendre de manière crédible nos projets au niveau fédéral. »

L'État est aussi un financeur: « Sur le budget de fonctionnement de la DGMR (environ 420 millions de francs), ce ne sont pas moins de 255 millions qui sont consacrés au subventionnement des entreprises de transport public, précise le chef de la DGMR. Enfin, saluons le rôle de l'État constructeur qui alloue un budget d'investissement annuel de quelque 150 millions. Nous construisons et réaménageons des infrastructures, principalement routières, nous portons également les projets de tramway et de métro dans l'agglomération lausannoise. Voilà les quatre rôles de l'État, qui se complètent en permettant la concrétisation de la vision vaudoise de la mobilité. »

CAVE DE LA CRAUSAZ

Livraison gratuite à domicile

OFFRE EXCEPTIONNELLE



HORAIRES D'OUVERTURE

Lundi à vendredi :
7h à 12h - 13h à 18h

Samedi :
8h à 12h - 14h à 17h

CAVE DE LA CRAUSAZ BETTEMS FRÈRES SA
Ch. de la Crausaz 3 | 1173 Féchy | 021 808 53 54
www.cavedelacrausaz.ch | www.fechy.com

Féchy / 1 carton de dégustation

5 x 70 cl Cave de la Crausaz Féchy / Féchy AOC La Côte	Fr. 43.50
5 x 70 cl Rouge Cave de la Crausaz / Les Bourrons, Assemblage	Fr. 43.50
5 x 70 cl Rosé La Crausaline / Rosé de Pinot Noir	Fr. 45.00
15 bouteilles livrées à votre domicile (livraison offerte)	Fr. 132.00

Je commande 1 carton de dégustation livré à mon domicile pour la somme de **Fr. 132.00** (uniquement en Suisse)

Nom/ Prénom: _____

Rue: _____

NP/Lieu: _____

Tél. _____

Signature: _____

Email: _____

FAO

Chauffage au sol inefficace : NOUS AVONS LA SOLUTION !!

Il était une fois, le chauffage au sol...

Tout d'abord, il faut savoir que dès la première minute de mise en eau du système, le phénomène de corrosion s'amorce et forme des oxydes de fer (boue). Après plusieurs années, cette dernière s'accumule ce qui provoque des dysfonctionnements de votre réseau de chauffage. De plus, les installations posées depuis les années 1970 sont généralement constituées de plastique (PER: polyéthylène réticulé) dont les stabilisateurs s'évaporent avec le temps, ce qui fragilise l'étanchéité du circuit.

Résultat: un embouage, qui peut provoquer une baisse de chauffage à certains endroits, un système de serpentins fragilisé pouvant aboutir à des perforations.

Le problème

- > Le chauffage au sol a de la peine à chauffer.
- > La puissance thermique diminue.
- > La pression dans le système de chauffage chute.

NOUS AVONS LA SOLUTION !

1. Nettoyage par sablage mécanique et évacuation de la boue et de la rouille par aspirateur.
2. Injection de résine par compresseur.
3. Séchage et remise en eau des serpentins.

NOTRE PROCÉDÉ

1. Après démontage des boucles, nous installons un compresseur spécial affilé à un aspirateur à la sortie de chaque boucle.
2. Nous injectons du sable à haute pression, qui enlève la boue et désincruste les serpentins.
3. Les déchets et poussières sont dirigés vers l'aspirateur, puis nos techniciens constatent le parfait nettoyage.
4. Un enduit (résine époxy) est injecté sur les parois internes des serpentins, afin de remplir les porosités et rendre la boucle étanche à l'oxygène.
5. Après 48 heures de séchage, la remise en eau peut être effectuée.

LES AVANTAGES

- > Rapide et économique.
- > Non invasif / inutile de casser chapes et carrelage.
- > Respectueux de l'environnement (déchets recyclés).

L'ANALYSE

Par laboratoire mobile, notre équipe analyse la teneur en oxygène de l'eau et PH circulant dans les serpentins qui, si la valeur est trop élevée, est signe de fragilisation.

CONTACTEZ-NOUS !

Si vous pensez que votre système de chauffage nécessite une intervention, n'hésitez pas à nous contacter. Ne soyez pas les acteurs passifs et payants de votre système de chauffage, agissez et réalisez ainsi des économies à terme.

SoluTubes®

SA
Assainissement de chauffage au sol

1227 CAROUGE 1470 ESTAVAYER-LE-LAC 1036 SULLENS 1895 VIONNAZ
Rue J-Girard 24 Ch. des Tenevières 19 Ch. du Verger 2 Av. du Léman 8
T 022 368 30 04 T 026 664 00 04 T 021 731 17 21 T 027 281 30 04
F 022 368 30 07 F 026 664 00 07 F 021 731 50 91 F 027 281 30 07

info@solutubes.ch • www.solutubes.ch

Merci de me contacter pour :

- > une analyse de la teneur en oxygène CHF 390.-
- > un devis gratuit et sans engagement
- > d'autres informations

Coupon à retourner à :

SoluTubes SA
ch. du Verger 2
1036 Sullens

Mes coordonnées :

Nom _____ Prénom _____

Adresse, NPA, Localité _____

Tél. _____ E-Mail _____

Le futur du canton de Vaud est SUR LES RAILS

Dans un quart de siècle, la demande pour le rail devrait pratiquement doubler. Cette croissance nécessite, notamment, la construction de nouvelles lignes. À travers sa stratégie ferroviaire, le Canton de Vaud affiche sa vision à l'horizon 2050. Délégué aux affaires ferroviaires, Mehdi-Stéphane Prin explique comment les Vaudois se donnent les moyens de convaincre la Berne fédérale

Face à une forte croissance démographique et aux enjeux climatiques, le bon fonctionnement et le développement du système ferroviaire représentent un enjeu crucial. L'État de Vaud a présenté, en janvier dernier, sa stratégie ferroviaire, un document pour penser le futur et anticiper autant que possible les besoins d'un nombre croissant de voyageurs dans les trains. Le défi est de taille. Les infrastructures actuelles, déjà surchargées, ne permettront pas d'absorber cette croissance. «Les questions ferroviaires sont en très grande partie de la compétence de la Confédération. C'est elle qui décide ce que l'on construit et quand, souligne d'emblée Mehdi-Stéphane Prin, délégué cantonal aux affaires ferroviaires. Le «seul» apport du canton est de défendre à Berne les projets qui touchent au réseau vaudois, et donc romand... Et il est plus facile de se battre si l'on dispose d'une vision à long terme, quand on sait clairement où l'on veut aller et comment.»

À la croisée des chemins

Une fois de plus, l'enjeu est d'importance et dépasse les bornes cantonales. Par sa position géographique, le nœud ferroviaire suisse occupe une place stratégique dans le réseau ferré européen. À la croisée des chemins, il assure les connexions vers la France, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie. À l'échelle suisse, les gares de Lausanne et de Renens jouent un rôle identique: elles se trouvent à la confluence des lignes principales desservant la Suisse occidentale – celles du Simplon, du Plateau, du Pied du Jura et la ligne entre Lausanne et Genève – et celles assurant les liaisons internationales vers Milan et Paris via Vallorbe. C'est donc peu dire que l'importance du réseau vaudois va bien au-delà ses frontières cantonales: «Il représente l'un des maillons essentiels du réseau ferroviaire national, souligne Mehdi-Stéphane Prin. Et pour garantir son bon fonctionnement et sa stabilité, les capacités doivent être suffisantes afin d'assurer la circulation de l'ensemble des lignes, toutes distances confondues.»



ARC Jean-Bernard Sieber

La gare de Lausanne doit offrir des relations directes vers Paris, Lyon et Milan pour donner accès aux pays du sud et de l'ouest de l'Europe, Bâle et Zurich ouvrant vers le nord et l'est.

À l'origine...

Comme l'explique Mehdi-Stéphane Prin, face aux enjeux climatiques, le calcul est simple: «Pour assurer un service efficace et rapide, le confort des passagers et permettre un report massif des automobilistes sur le rail, nous devons doubler, à l'horizon 2050, la capacité du système ferroviaire, tant dans le canton de Vaud qu'au niveau national, tout en maintenant, voire en développant les liaisons internationales.» La dynamique est enclenchée, la fréquentation des trains connaît une hausse annuelle de 10%: «Les chiffres sont excellents, mais c'est vrai aussi que les infrastructures ferroviaires doivent pouvoir suivre, car, si on laisse les gens sur les quais, cela ne va plus marcher...»

L'exemple du tunnel de Perroy

À partir de ce postulat de base, qui définit clairement le besoin et sa vision à long terme, le Canton de Vaud a pu dessiner sa stratégie et définir les moyens nécessaires pour atteindre ses objectifs. Le Parlement a validé une enveloppe de 2.6 milliards supplémentaires, dont la

moitié pour le renforcement de la ligne Lausanne-Genève et le creusement d'un tunnel entre Morges et Perroy. Pour Mehdi-Stéphane Prin, cette décision est emblématique: «À la base, on défendait un bout de troisième voie, mais en analysant les besoins sur le long terme, nous avons établi que le manque de capacité était tel qu'il faudrait en fait quatre voies entre Lausanne et Genève. De même, la question suivante était celle du tracé. Comme le doublement des rails sur la ligne actuelle était complexe, coûtait très cher et occasionnait d'énormes interruptions de trafic, les analyses ont montré qu'il était beaucoup plus judicieux de créer un tout nouveau parcours. Et grâce à cette vision à long terme, nous avons pu défendre auprès de la Confédération le tunnel de Perroy, compatible avec la création d'un nouveau tracé.» Selon une étude exploratoire, cette nouvelle ligne (datant de la fin du 19^e siècle, la vitesse commerciale de la ligne actuelle est limitée à 90 km/h) devrait longer en grande partie l'autoroute, pour permettre une vitesse commerciale de 200 km/h. Elle servira aux trains rapides, le fret et au

trafic international, dont, peut-être, une future ligne Lausanne-Lyon.

Concernant la ligne du pied du Jura, il est également question de doubler le nombre de trains qui circulent entre Yverdon et Lausanne, et vers Genève, en construisant des « bouts » de troisième, voire de quatrième voie entre Yverdon et Bussigny.

Tracé direct entre Lausanne et Romont

L'un des grands enjeux dont les retombées dépassent largement la seule Suisse romande est le temps de parcours entre Lausanne et Berne, qui est actuellement de 66 minutes: « Nous risquons d'être déconnectés du système alémanique où les cadences s'accroissent, alors que du côté romand, la durée du trajet continue d'augmenter malgré des promesses répétées... Il est donc indispensable de le ramener à moins d'une heure afin de rester en phase avec le reste du pays et son poumon économique. Sans cela, la ligne directe entre Genève et Saint-Gall ne sera plus possible, et il faudra changer de train à Berne... Comme l'a dit notre cheffe de Département, Nuria Gorrite, il en va de la cohésion nationale. »

Pour pallier ce risque, la Canton de Vaud préconise la réalisation d'un tunnel peu profond, entre Lausanne et Romont, qui passerait sous le Jorat et à proximité de Moudon: « Le temps de trajet serait ramené à 45 minutes. D'une pierre deux coups, cela permettrait également aux habitants de la Broye de rejoindre plus rapidement la capitale vaudoise. »

Tunnel sous Lavaux

L'amélioration de la capacité de transport et du temps de parcours sur la ligne du Simplon, l'un des axes les plus surchar-

gés de Suisse, est également nécessaire. Comme le détaille Mehdi-Stéphane Prin, cela peut se faire par le développement d'un service régional entre les différentes villes, mais également par une augmentation de la vitesse des trains entre Lausanne et Villeneuve « La ligne traversant des paysages magnifiques, et comme il est simplement inconcevable de couler ne serait-ce qu'une once de béton sur les vignes, l'idée est de construire un tunnel sous Lavaux, entre Lausanne et l'entrée de Vevey, pour doubler la capacité de la ligne actuelle. »

Gare souterraine à Lausanne

Inévitablement, la gare de Lausanne doit se préparer à de gros changements, alors que les travaux d'extension n'ont pas encore démarré. Non seulement elle doit être mise à niveau, mais elle devra même être agrandie dans un avenir relativement proche. « Les travaux prévus actuellement ne prévoient pas la moindre augmentation de la capacité ferroviaire de la gare de Lausanne. Si on allonge les quais, si on les élargit, si on crée de nouveaux passages sous-voies, c'est pour permettre qu'il y ait plus de voyageurs. En revanche, il n'y aura pas un train en plus, simplement parce qu'il n'y aura pas une voie en plus; au contraire, il y en aura même une en moins. C'est pourquoi, et au vu de la densité de son environnement urbain, la construction d'une gare souterraine est inévitable pour accueillir quatre nouvelles voies et de nouveaux quais sans lesquels la gare serait totalement saturée », résume le délégué aux affaires ferroviaires.

Au cœur du réseau international

L'urgence climatique ayant remis les trajets à « très longue distance » au goût du jour, ils sont vus désormais comme une



ARC Jean-Bernard Sieber

Mehdi-Stéphane Prin, délégué cantonal aux affaires ferroviaires: « Nous devons doubler la capacité du système ferroviaire d'ici à 2050. »

possible alternative au transport aérien. Pour cette raison, la stratégie ferroviaire vaudoise ne fait pas l'économie de sa dimension internationale. Comme le résume Mehdi-Stéphane Prin, la gare de Lausanne peut et doit offrir des relations directes vers Paris, Lyon et Milan. Et donner ainsi accès à l'ensemble des pays du sud et de l'ouest de l'Europe, Bâle et Zurich étant les portes d'entrée vers le nord et l'est.

Mais il est vrai que les trains internationaux souffrent aujourd'hui de l'encombrement existant sur les lignes romandes: « Et même si le Canton n'a aucune compétence en la matière, nous nous sommes néanmoins interrogés sur ce que nous pouvions faire, en marge de notre

pub



JEAN MONOD SA
Chauffage - Ventilation - Climatisation

**Chauffage tous systèmes • Mazout • Gaz • Eau surchauffée
Bois • Pellets • PAC • Solaire • Production d'eau chaude sanitaire
Ventilation • Climatisation • Services**

Avenue de la Confrérie 42 • 1008 PRILLY • Case postale 224
T 021 343 50 50 • F 021 343 50 51 • jmsa@jean-monod.ch
www.jean-monod.ch



ARC Jean-Bernard Sieber

Les études pour une extension souterraine de la gare de Lausanne sont inévitables, sans quoi elle sera totalement saturée.

stratégie ferroviaire, pour améliorer, voire développer le trafic international. De manière pragmatique, nous nous sommes également interrogés sur ce qui était prioritaire, où nous pouvions exercer une réelle influence et avons des chances d'obtenir un résultat. La question étant : qu'est-ce qui nous manque pour que les Vaudois puissent aller dans toute l'Europe en train? »

Lyon, vers les lignes du soleil

Parmi les priorités, il apparaît évident que les trains en direction de Milan – d'où ils peuvent rayonner ensuite sur toute l'Italie, voire les Balkans et la Grèce – doivent faire l'objet d'une attention toute particulière. «Aujourd'hui, il n'y en a pas assez, et ils vont toujours moins vite. Dans un monde idéal, il en faudrait un toutes les heures, mais toutes les deux heures serait déjà plus réaliste», avance Mehdi-Stéphane Prin.

Une autre destination fait de l'œil aux Vaudois : Lyon-Perrache. Depuis cette gare, toutes les demi-heures, des trains

à grande vitesse partent dans toutes les directions. Une destination idéale! Seul problème, son accès est laborieux depuis Lausanne. «C'est pourquoi nous estimons qu'il faut désormais mettre l'accent sur le développement d'une liaison performante et rapide, sans changement à Genève, si possible toutes les deux heures. Par le jeu des correspondances, les voyageurs auraient ensuite accès au sud de la France, à l'Espagne et au Portugal.»

Parmi les trains internationaux dans le viseur, il y a bien sûr Paris – «qu'il faut préserver en maintenant, voire en développant le TGV Lyria» – et l'accès au nord de l'Europe qui passe par la gare de Bâle. «Mais nous devons rester modestes parce qu'en tant que Canton, nous ne disposons que de peu de leviers, et nous jouons avant tout un rôle de facilitateur. Sauf sur le projet de ligne directe vers Lyon: la proximité peut favoriser notre travail de sensibilisation», résume Mehdi-Stéphane Prin.

Le prix du rail

La stratégie ferroviaire élaborée par le Canton de Vaud, dont les différents développements sont indispensables à l'évolution du nœud ferroviaire romand, représente une enveloppe financière estimée à plus de 20 milliards de francs, étalés sur plusieurs décennies, «dont plus de 80% correspondent à la réalisation de projets liés au système ferroviaire national, précise Mehdi-Stéphane Prin. Les mesures destinées uniquement à l'offre régionale représentent quant à elles un investissement d'environ 4 milliards de francs.»

Pour répondre à la question du calendrier, tout dépendra de la volonté de la Confédération ou du Parlement de mettre les moyens nécessaires au développement de son infrastructure ferroviaire. «Ce jour-là, nous serons prêts, grâce à notre stratégie ferroviaire, à défendre et développer nos arguments!»



ARC Jean-Bernard Sieber

Trains régionaux : la cadence au QUART D'HEURE

Une part importante de la stratégie ferroviaire vaudoise concerne les trains régionaux, véritable clé de voûte de la mobilité de demain. Son objectif premier : offrir la cadence à quinze minutes dans les agglomérations et à 30 minutes entre les agglomérations pour toutes les haltes et les gares. Chef de la Division management des transports de la DGMR, Jean-Charles Lagniaz fait le point.

La création d'une branche du train Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) reliant Cheseaux à Renens est envisagée à l'horizon 2050.

« Notre objectif est clair. Nous voulons déployer des liaisons RER dans les cinq agglomérations vaudoises à une cadence d'un train toutes les quinze minutes », déclare d'entrée de jeu Jean-Charles Lagniaz, pour qui le Réseau express régional est la colonne vertébrale du système de transport vaudois. Il en a encore eu la confirmation après l'épidémie de COVID, l'engouement du public s'étant peu tari par rapport au trafic longue distance : « Au contraire, nous constatons toujours plus de demandes. Et c'est valable autant pour les trajets de moyenne distance que pour ceux qui concernent les plus petites gares et les haltes du trafic régional. Il faut admettre que c'est un moyen de déplacement très efficace. De la gare de Lausanne à celle de Renens, le trajet dure à peine six minutes... » Et ce ne sera pas la forte fréquentation de certains trains, aux heures de pointe,

qui viendra démentir ce constat : « Les deux axes les plus chargés sont ceux qui relient Lausanne à Bex d'une part, et à Grandson d'autre part. »

Des cadences à quinze et trente minutes

Pour Jean-Charles Lagniaz, il ne fait aucun doute que l'attractivité de l'offre ferroviaire – et des transports publics en général – est liée à la fréquence : « Une cadence horaire continue et étendue sur toute une journée correspond désormais au niveau d'offre minimal attendu par le public, et il n'est déjà plus adapté aux modes de vie actuels et futurs. Raison pour laquelle le Canton de Vaud a fixé dans sa stratégie ferroviaire une nécessaire cadence à trente minutes pour l'ensemble des liaisons et à quinze minutes au sein des agglomérations. »

L'objectif est encore plus ambitieux en ce qui concerne le trafic lié aux cinq agglomérations vaudoises que sont Lausanne – Morges, le Chablais, la Riviera, Yverdon-les-Bains et le Grand Genève: « Notre vision directrice est que l'offre ferroviaire doit jouer un rôle primordial – comme la solide ossature de tout le système de mobilité – grâce à des trains roulant toutes les quinze minutes en direction de l'agglomération lausannoise, qui reste le point central du canton », explique Jean-Charles Lagniaz.

Une ligne ferroviaire, une complexe alchimie

Toutefois, pour augmenter la cadence, il ne suffit pas de changer les horaires. « Cela signifie plus de rames, ce qui implique davantage de sillons ferroviaires – un créneau d'autorisation de circulation sur un parcours précis à un instant précis. Et donc de nouvelles infrastructures ferroviaires (adapter les gares, réaliser des points de croisement ou encore des voies de dépassement) indispensables pour permettre aux trains, roulant à des vitesses variables, de circuler sans encombre sur une ligne où cohabitent les trafics de marchandises, régional, national, voire international. »

Et si la fréquence est la clé de voûte de l'attractivité des transports publics, le confort du voyageur ne l'est pas moins. « C'est précisément pourquoi nous travaillons déjà avec les CFF à augmenter



ARC Jean-Bernard Sieber

Jean-Charles Lagniaz, chef de la Division management des transports (Direction générale de la mobilité et des routes): « L'offre ferroviaire doit jouer un rôle primordial. »



ARC Jean-Bernard Sieber

La restauration d'une ligne de train entre Vevey et Châtel-St-Denis permettrait de relier Bulle à la Riviera lémanique.

les capacités d'emport des RER afin d'offrir suffisamment de places à bord des trains. En fonction des lignes et de leurs contraintes, il est envisagé soit d'allonger les trains, soit de les doter de rames à deux étages. » Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les pendulaires de la semaine ne sont de loin pas les seuls à se rabattre sur les trains régionaux: « Effectivement, nous enregistrons aussi une forte hausse le samedi et le dimanche, ce qui nous encourage à engager des trains plus longs, également le week-end. »

Le LEB du futur

À l'horizon 2050, la vision ferroviaire vaudoise comprend également une série de mesures nécessaires au regard de l'évolution démographique. Par exemple, sur la ligne du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), elle étudie la faisabilité d'une nouvelle desserte entre Cheseaux et Renens: « Non seulement cela permettrait d'établir un lien direct entre le Gros-de-Vaud et l'Ouest lausannois en plein développement et les hautes écoles, mais cela contribuerait également à désengorger les métros lausannois, remarque Jean-Charles Lagniaz. Plutôt que de faire circuler un train toutes les cinq minutes et amener tout le monde au centre de Lausanne pour ensuite les redistribuer en périphérie, nous préférons maintenir une cadence de dix minutes, ce qui est

déjà élevé, et disposer d'une deuxième branche qui amènerait les voyageurs directement au plus proche de leur destination. »

Et ailleurs dans le canton

C'est un fait: certaines régions du canton, au fort potentiel de développement, nécessitent une amélioration de l'offre, mais également un rajeunissement de leurs infrastructures. C'est notamment le cas de la Broye, au tracé ferroviaire historique présentant un itinéraire fait de détours qui allongent considérablement le temps de parcours. « C'est une région dynamique avec du potentiel en termes d'habitats et d'emplois. Nous visons la mise en œuvre de mesures d'accélération sur cette ligne, qui devraient permettre d'atteindre un temps de déplacement attractif. »

Dans cette même perspective à long terme, le Canton de Vaud étudie la faisabilité d'une nouvelle ligne entre Bex et Monthey afin d'améliorer l'offre RER au cœur du Chablais; de la création à Chavornay d'un raccordement direct en direction du nord pour la mise en œuvre d'une offre régionale directe entre Orbe et Grandson, via Yverdon-les-Bains ou de la reconstruction d'une ligne entre Vevey et Châtel-St-Denis pour relier Bulle à la Riviera. ☉

Rendre ATTRACTIF le prix des transports publics

Conscient de la situation économique de plus en plus délicate pour certains, l'État de Vaud veut augmenter l'attractivité des transports publics en proposant des facilités tarifaires, pour les juniors et les seniors. Responsable du marketing des transports publics (DGMR), Stefan Lendi détaille les différents aspects de ces incitations adaptées aux objectifs cantonaux en matière de mobilité durable.

Quel tarif pour les transports publics? La question est si fondamentale que le gouvernement vaudois a clairement inscrit dans son Programme de législature 2022 – 2027 la mise en œuvre de facilités tarifaires. Face à l'urgence climatique, la réduction des émissions polluantes devient cruciale, et oblige à repenser la mobilité. Comme le souligne Stefan Lendi, le premier levier est le développement de l'offre de transport public, ce que le Conseil d'État a déjà entrepris depuis de nombreuses années, et à un rythme soutenu: «Mais il faut aussi rendre cette offre financièrement accessible. Raison pour laquelle le Gouvernement a décidé de proposer des bons de réduction aux jeunes jusqu'à 25 ans et aux personnes à partir de 65 ans. Cette mesure vise un large spectre de la population, car elle soulage aussi les familles avec enfants jusqu'à 25 ans. Elle se matérialisera par des réductions allant de 235 à 335 francs. Ce qui n'est de loin pas négligeable.» La mesure sera prochainement présentée au Grand Conseil et, sous réserve des débats parlementaires, pourrait être mise en œuvre à la rentrée scolaire 2025.



ARC Jean-Bernard Sieber

Si le prix d'un billet à l'unité peut s'avérer élevé, le public dispose de toute une palette d'offres, comme le demi-tarif ou l'abonnement général.



ARC Jean-Bernard Sieber

Stefan Lendi, responsable du marketing des transports publics à l'État: «Rendre l'offre financièrement accessible.»

Une large palette d'offres

S'il est vrai que le coût d'un billet à l'unité peut s'avérer élevé, il est tout aussi vrai que le public dispose depuis plusieurs années déjà de toute une palette d'offres. À commencer par le demi-tarif et l'abonnement général. Mais en complément de ces deux « incontournables », l'État de Vaud, en collaboration avec la Communauté tarifaire (Mobilis) et les entreprises de transport, a mis en place toute une série de mesures incitatives. À titre d'exemple, des offres facilitant l'accès aux loisirs en transports publics ont permis ces dernières années de découvrir les merveilles touristiques du canton au meilleur prix possible. Comme l'offre temporaire d'abonnement mensuel week-end, qui permettait de circuler librement sur l'ensemble des zones tarifaires Mobilis pendant un mois – de vendredi soir 19 heures jusqu'au dernier service du dimanche soir –, y compris les jours fé-

riés, au prix de 19 francs pour les abonnés Mobilis (39 francs pour les non-abonnés).

Donner envie aux pendulaires

Autre exemple: lorsque les travaux de réaménagement de la route de Berne ont perturbé le trafic, une offre a été déployée spécifiquement pour la population empruntant cet axe routier, qui a pu bénéficier d'un abonnement de deux mois pour le prix d'un seul – «Une manière aussi de faire découvrir les transports publics aux pendulaires.» Stefan Lendi rappelle que le prix d'un titre de transport ne peut en aucun cas être fixé par l'État: «La loi fédérale écrit clairement que le prix est déterminé par les entreprises de transport. En revanche, on peut mettre en place ce qu'on appelle des facilités tarifaires. C'est pourquoi ces différentes offres sont financées par l'État.» ©



Forster-Paysage

Les JONCTIONS autoroutières : créer un cercle vertueux

Si les projets autoroutiers peuvent susciter de l'opposition lorsqu'il s'agit de leur extension, d'autres développements peuvent néanmoins amorcer un cercle vertueux. C'est le cas du projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier et de ses nouvelles jonctions. Chef de la planification à la DGMR, Federico Molina explique comment, en concentrant le trafic sur l'autoroute, ils ouvrent la voie aux transports publics et à la mobilité douce.

Future jonction autoroutière de Chavannes : le projet propose de couvrir l'autoroute sur 150 mètres. Au-dessus, la route enjambant l'axe autoroutier, un parc urbain, une piste cyclable et un cheminement pour piétons.

Créer deux nouvelles jonctions autoroutières ? Il est vrai que, de prime abord, cela peut paraître un peu paradoxal... « Nous continuons à investir dans le développement d'infrastructures autoroutières alors que les enjeux climatiques devraient plutôt nous encourager à viser la sobriété énergétique », sourit Federico Molina. Pourtant, comme il l'explique, cet investissement est primordial si l'on veut permettre aux cyclistes de rouler en toute sécurité et développer, en même temps, un réseau de transport public performant, susceptible de motiver un important report de la voiture vers le tram ou les bus : « Ces jonctions ouvrent la boucle d'un cercle ver-

tueux à la hauteur des défis qui attendent l'agglomération Lausanne-Morges. Elle a vu sa population augmenter de quelque 42'000 habitants entre 2012 et 2023. »

Il est vrai qu'au cours des trente dernières années, le trafic a plus que doublé sur les routes nationales, atteignant les limites de leur capacité sur de nombreux tronçons. Pour maintenir le réseau en état de fonctionnement, la Confédération avait décidé, entre 2009 et 2014, de consacrer quelque 5,5 milliards de francs pour éliminer les goulets d'étranglement les plus graves, dont celui de Crissier, où il est prévu l'aménagement d'une troisième voie.

Modifier les habitudes

Parallèlement à cela, le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) – qui réunit des instances communales, intercommunales, régionales et cantonales – s'était fixé toute une série d'objectifs pour accompagner le «développement durable» de la région. Federico Molina résume: «Le PALM a fait le pari d'assumer sa croissance en modifiant les habitudes de ses habitants, mais aussi de celles et ceux qui viennent y travailler, notamment en reportant l'essentiel des déplacements actuels et futurs vers des modes de transport vertueux, comme les transports en commun et la mobilité douce pour les courtes et moyennes distances.»

Et l'État de Vaud (avec les communes concernées et d'importantes subventions fédérales) ne lésine pas sur les moyens: création de nouvelles infrastructures telles que le tramway et les bus à haut niveau de service, renforcement de l'offre de bus existante, développement de la gare de Renens, aménagements de pistes cyclables et piétonnières: «Le potentiel transfert vers le vélo, pour ne parler que de lui, est très élevé, sachant qu'une grande partie de nos déplacements quotidiens sont très courts: la moitié font moins de cinq kilomètres.»

Un cercle vertueux

Mais pour que les gens changent leurs habitudes, il faut développer des infrastructures de transport public efficaces et rapides, aménager des voies pour que les bus ne soient pas englués dans la circulation tout comme il faut aussi créer un espace sécurisé pour la mobilité douce. «C'est précisément pour dessiner ce cercle vertueux que nous avons besoin de ces nouvelles jonctions autoroutières», explique Federico Molina.



ARC Jean-Bernard Sieber

Federico Molina, chef de la planification à la Direction générale de la mobilité et des routes: «L'autoroute concentre le trafic pour préserver la zone urbaine.»

Et même si elle peut paraître paradoxale, la raison n'en est pas moins parfaitement cohérente. «Aujourd'hui, le trafic de transit sur l'autoroute de contournement est plutôt faible, une nette majorité des voitures entrent et sortent de l'agglomération. Ensuite, ce trafic circule en bonne partie sur le réseau local de l'Ouest lausannois, étant donné le faible nombre de jonctions dans ce secteur. La création des nouvelles jonctions de Chavannes et d'Ecublens ainsi qu'un complément à la jonction de Malley, vont permettre d'utiliser l'autoroute pour ce qu'elle est: une artère routière qui concentre le flux avant de le répartir par capillarité dans la zone urbaine.»

Faire de la place pour le tram

Effectivement, et on aurait presque envie de dire que cela tombe sous le sens, en multipliant ces sorties, cela permet de garder le trafic sur l'autoroute au plus proche de sa destination et, d'autre part, de diminuer aussi le trafic à la sortie des jonctions actuelles. «Il suffit de voir comment cela fonctionne aujourd'hui à Crissier, constate Federico Molina. Une grande partie du trafic à destination de l'Ouest lausannois utilise cette seule jonction. Le périmètre autour du carrefour de Crissier est congestionné, c'est à peine si un bus peut passer, sans parler des dangers pour les cyclistes. Grâce aux nouvelles jonctions, nous leur ferons de la

pub

Votre spécialiste taille | abattage

EMERY

ARBRES SA

079 622 53 52
Mézières | www.emery.ch

UNE TECHNOLOGIE UNIQUE EN SUISSE
ROMANDE POUR UNE INTERVENTION
RAPIDE ET SOIGNÉE.

GermaPaysages
Votre paysagiste

De la conception à la réalisation:
vous pouvez compter sur nous!

germa-paysages.ch

Monthey · Etoy

place, ce qui aura pour effet d'encourager de nombreux usagers à renoncer à leur voiture au profit des transports publics ou d'enfourcher leur vélo pour les petites distances.» Globalement, le projet d'agglomération vise tout d'abord un transfert modal de la voiture aux transports publics et à la mobilité douce: «Et pour le trafic automobile qui subsistera, on vise un transfert spatial, soit du réseau local au réseau national.»

Le projet de l'Office fédéral des routes (OFROU) est donc de créer une nouvelle jonction à Ecublens et à Chavannes. Une nouvelle bretelle est aussi prévue pour améliorer celle de Lausanne-Malley, actuellement surchargée aux heures de pointe, pour faciliter l'accès à l'autoroute: «Ceux venant de Morges doivent bifurquer à gauche, ce qui crée un conflit avec le trafic relativement important qui descend dans l'autre sens. Ce qui provoque aussi des files d'attente qui s'étendent souvent jusque dans le giratoire situé en face de l'Université. Les lignes de bus et les aménagements cyclables pourront ainsi être améliorés.»

Enterrer la jonction de Chavannes

On l'a dit, si ce projet dans son ensemble est pharaonique, c'est simplement parce qu'il est à la hauteur des enjeux démographiques et environnementaux auxquels le canton de Vaud est confronté. Il est donc logique que ces projets aient pu susciter des questions, des oppositions et des interpellations au Grand Conseil. En l'occurrence, c'est surtout la jonction de Chavannes qui avait été la cible, lors de la mise à l'enquête en 2018, de nombreuses



Une grande partie du trafic à destination de l'Ouest lausannois utilise la seule jonction de Crissier. Les alentours du carrefour sont congestionnés.

ARC Jean-Bernard Sieber

oppositions. Federico Molina revient sur les conséquences de cet épisode: «Depuis, l'OFROU a corrigé sa copie, et en profondeur. Si le plan initial prévoyait un pont au-dessus de l'autoroute et le tout sur une large surface bétonnée, le projet propose désormais de couvrir l'autoroute sur une longueur de 150 mètres, ce qui permettra d'accueillir, en surface, la route enjambant l'axe autoroutier, mais aussi un parc urbain, une piste cyclable et un cheminement pour piétons. Compte tenu des nombreuses contraintes liées à cet axe stratégique (63'000 véhicules par jour), le nouveau projet permet ainsi une meilleure intégration des infrastructures routières, et apporte une réponse concrète aux questions environnementales et paysagères.»

Ce nouveau projet voit son coût ainsi augmenter, et passera de 70 à quelque 110 millions de francs, dont 65% à la charge de la Confédération et 35% du Canton. La commune de Chavannes y contribuera à hauteur d'un million de francs.

Un chantier de 2029 à 2037

Sous réserve des procédures d'approbations, ce vaste chantier devrait s'étendre de 2029 à 2037. «Les coûts et la durée des travaux sont également liés au fait que, tout au long du chantier, le trafic routier et ferroviaire (vers la future jonction d'Ecublens) sera maintenu, malgré des ralentissements ponctuels ou des coupures de nuit ou en périodes creuses.»

Comment supprimer le goulet de Crissier?

Si le terme *pharaonique* est souvent galvaudé, il ne l'est pas vraiment pour le projet de suppression du goulet de Crissier tel que mis à l'enquête par l'Office fédéral des routes (OFROU) en 2018. Budgété à 1,2 milliard de francs, il comprend l'élargissement de l'autoroute sur une distance d'environ cinq kilomètres, mais également l'aménagement de nouvelles bretelles le long de ces échangeurs dans le but de supprimer des entrecroisements qui, aujourd'hui, posent de sérieux problèmes de sécurité.

Dans le secteur de la future jonction d'Ecublens, cet élargissement sera plus complexe dans la mesure où les réseaux routier et ferroviaire sont totalement enchevêtrés; ce ne sont pas moins de six ponts CFF qui passent par-dessus l'autoroute. Pour contourner cet «obstacle» – le défi étant de le faire sans gêner le trafic ferroviaire –, le niveau de l'autoroute sera abaissé sur plus de 200 mètres puis recouvert afin de remplacer les six ponts ferroviaires par une

surface plane d'un seul tenant. Cette intervention permettra de désolidariser complètement les ouvrages routiers de ceux appartenant à l'infrastructure ferroviaire. Autre conséquence positive, les futures extensions ferroviaires seront sans impacts sur l'exploitation de l'autoroute. La création des jonctions autoroutières de Chavannes et d'Ecublens, ainsi que le complément à la jonction de Malley sont également compris dans le programme de l'OFROU, même si 35% des travaux liés aux jonctions de Chavannes et Malley est pris en charge par le Canton de Vaud, principalement, et les communes concernées, soit environ 46 millions de francs en raison de l'intérêt local de ces jonctions.

L'OFROU en profitera également pour assurer l'entretien des infrastructures existantes, notamment la réfection des revêtements et l'assainissement des passages qui enjambent l'autoroute.



Pour créer des conditions propices à la pratique du vélo, la stratégie cantonale vise la création d'un réseau cyclable fait d'itinéraires continus, attractifs et si possible séparés du trafic, voire des piétons en agglomération.

ARC Jean-Bernard Sieber

« À bicyclette... »

À travers sa Stratégie cantonale de la promotion du vélo, le Conseil d'État dit clairement vouloir lui donner une place centrale dans la mobilité de demain. Et il s'en donne les moyens. À terme, ce ne sont pas moins de 1000 kilomètres de pistes cyclables, dont 500 kilomètres à l'horizon 2035, qu'il vise à aménager sur les routes et dans les localités du canton, en collaboration avec les communes.

Longtemps boudée dans les rues pentues de la capitale vaudoise, la petite reine a fait son grand retour auprès du grand public il y a quelques années déjà. Et si les plus expérimentés des cyclistes se déplacent avec aisance à travers les villes et les villages, la Stratégie vélo du Canton de Vaud vise surtout celles et ceux, moins rompus aux déplacements à vélo, qui se lanceraient bien sur les grandes et petites routes des campagnes. « Même si cet engouement est réel et réjouissant, une part encore importante de la population vaudoise utilise le vélo pour ses loisirs, mais pas pour ses déplacements quotidiens », constate Zoé Dardel, responsable de l'Unité vélo de la DGMR. « Notre ambition et notre objectif sont d'augmenter cette proportion à 10% au moins à l'horizon 2035, contre 2,2% en 2015 – ce qui amènerait le canton de Vaud au niveau du canton de Berne. Face à l'urgence climatique, le but pre-

mier est vraiment de permettre au plus grand nombre d'utiliser la bicyclette sur les petits trajets, voire sur des distances plus longues grâce au vélo électrique. »

Pour Zoé Dardel, l'enjeu est également territorial. Car si le vélo a fait son chemin dans les villes (surtout les moins pentues), il doit encore gagner du terrain dans les campagnes: « Jusqu'ici, on considérait l'emploi du vélo sur des trajets relativement courts (environ trois kilomètres); désormais, grâce à ceux qui bénéficient d'une assistance électrique et une capacité de transporter des charges plus lourdes, on peut parcourir facilement des distances de cinq à dix kilomètres. »

Mais malgré les avancées technologiques et la vente grandissante de vélos électriques, les habitudes de déplacement et les pratiques quotidiennes sont guidées par des mécanismes décisionnels com-

plexes. « Vouloir les influencer demande une action à différents niveaux, souligne Zoé Dardel. Et pour créer des conditions globalement propices à la pratique du vélo, il faut agir aussi bien sur l'humain, ses perceptions et ses compétences, que sur les infrastructures, en rendant le territoire propice à son usage. »

Fort de ce constat, le Canton de Vaud a mis sur pied une stratégie qui repose sur trois axes. Le premier est d'assurer la promotion du vélo – « Il faut absolument soutenir ce changement culturel profond et faire de sa pratique un réflexe ». Parallèlement, il s'agit d'assurer le développement sur l'ensemble du canton d'infrastructures et d'aménagements favorisant la pratique du vélo et, enfin, de mettre à disposition les moyens nécessaires à la mise en œuvre d'une politique proactive et coordonnée.

La priorité: rouler en sécurité

Le point fort de la stratégie vaudoise est sans conteste la création d'espaces propices à la pratique du vélo. À savoir un réseau cyclable composé d'itinéraires continus, attractifs et, si possible séparés du trafic, pour permettre, aussi aux cyclistes moins à l'aise dans la circulation, de se sentir en sécurité. Comme le souligne Zoé Dardel, l'action cantonale se concentre sur les itinéraires qui peuvent être fréquentés par un grand nombre de cyclistes moyennant des infrastructures adaptées: «Nous mettons la priorité sur ce réseau que nous appelons «structurant» qui vise à relier les pôles d'importance – ceux qui regroupent dans un rayon d'environ cinq kilomètres de l'habitat ou de l'emploi, des centres de formation, des lieux touristiques, des gares ou des interfaces de transport.» Car l'un des axes stratégiques est de considérer le vélo comme un mode de déplacement en tant quel, mais aussi en complément avec d'autres modes, principalement les transports publics. «La combinaison entre le train et le vélo fonctionne très bien et s'intègre dans la stratégie de rabattement, qui consiste à attirer les automobilistes – en l'occurrence, ils substituent de plus en plus leur auto au vélo – vers les gares les plus proches pour ensuite gagner des destinations plus lointaines.»

La définition d'un «réseau utilitaire complémentaire» et la révision du «réseau de loisir» SuisseMobile viendront compléter le dispositif au niveau cantonal.

Vélos des villes, vélos des champs

Concrètement, à quoi va ressembler ce «réseau structurant»? «Sur les voies cyclables, les standards d'équipement dépendent des volumes de trafic et des limitations de vitesse, mais ils viseront une protection optimale des cyclistes, détaille Zoé Dardel. En principe grâce à des aménagements si possible séparés du trafic motorisé, en particulier en dehors des localités, et, si nécessaire, des piétons.» Et lorsqu'aucun aménagement cyclable ne sera possible – pour des raisons techniques, de manque d'espace ou de coût – une diminution des vitesses de circulation pourra être envisagée en fonction des marges de manœuvre données par la loi.

Qu'ils se situent le long des routes ou dans les carrefours, les aménagements seront conçus de manière sécurisée pour tous les cyclistes, quel que soit leur âge.



ARC Jean-Bernard Sieber

Zoé Dardel, responsable de l'Unité vélo de la Direction générale de la mobilité et des routes et ses collègues: «Nous visons 500 kilomètres de pistes cyclables en 2035.»

Ils seront également confortables et engageants grâce à un revêtement adapté aux besoins, praticables toute l'année, si nécessaire éclairés et à l'écart des nuisances. Les places de stationnement ne seront pas oubliées et la largeur des pistes devra également être adaptée pour permettre les dépassements: «Pas partout, mais en tous cas dans les endroits où beaucoup de cyclistes roulent à des vitesses très variées. Le premier projet prévoyant cette possibilité est en cours d'élaboration sur la route du lac.»

Comme le précise encore Zoé Dardel, les aménagements peuvent aussi différer selon l'environnement: «À la ville ou à la campagne, les enjeux ne sont pas forcément les mêmes. Par exemple, en milieu urbain, il faudra plus systématiquement séparer les cyclistes des piétons vu leur nombre et la différence de vitesse.»

Partenaires incontournables

À terme, ce ne sont pas moins de 1000 kilomètres de pistes cyclables qui seront ainsi aménagées sur les routes et dans les localités du canton de Vaud. «Nous visons déjà 500 kilomètres à l'horizon 2035, un objectif ambitieux au vu de la temporalité des projets», indique Zoé Dardel.

Pour assurer la continuité et la cohérence du réseau cyclable – «qui est l'une des spécificités de la stratégie vélo ainsi qu'une exigence de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables» –, les régions et les communes jouent un rôle essentiel. Comme le souligne la responsable de l'Unité vélo, leur action est aussi indispensable que complémentaire. Le Canton prévoit de les soutenir en leur assurant notamment un appui technique et financier pour la conduite d'études régionales qui débiteront cette année, ou encore pour la construction et l'entretien d'aménagements cyclables du réseau cantonal structurant, situés sur des routes cantonales en traversée de localité, des routes communales ou des chemins agricoles.

Avec des moyens à la hauteur de ses ambitions, le Conseil d'État a soumis en 2022 au Grand Conseil deux crédits d'un montant total de près de 42 millions pour un premier volet de mise en œuvre de sa stratégie vélo. À terme, au moins 300 millions de francs seront nécessaires à l'aménagement du réseau cyclable cantonal. ☉



Franziska Werren

LA ROUTE, un espace partagé par tous !

L'une des conditions *sine qua non* pour que les gens délaissent leur voiture au profit des transports publics, du vélo ou de la marche est de les rendre attractifs. Comment ? En permettant notamment aux bus de ne pas s'engluer dans les bouchons et, aux cyclistes comme aux piétons, de se déplacer en toute sécurité. Chef de la division infrastructures de la DGMR, Sébastien Domon explique comment s'opère la transformation de certains tronçons routiers en espaces partagés.

Devant l'École polytechnique fédérale de Lausanne, le tronçon de la route cantonale 1 a été le premier dans le canton à être requalifié. Voitures, bus, piétons et cyclistes y cohabitent en toute sécurité depuis 2013.

Espaces partagés ? De quoi s'agit-il ? Le tout premier exemple dans le canton de Vaud, qui est probablement aussi le plus emblématique, a été la requalification du tronçon routier qui se situe devant l'École polytechnique fédérale où, grâce au réaménagement de l'espace, les voitures, les bus, les piétons et les cyclistes cohabitent désormais en toute sécurité. « Il faut dire que la RC1 (connue aussi sous l'appellation de route du Lac) relie les deux pôles de l'agglomération Lausanne-Morges, une région qui connaît une forte urbanisation et doit donc répondre à des besoins en mobilité croissants, tous modes de déplacement confondus », contextualise Sébastien Domon.

Un espace suffisant pour chacun

Le principe premier de l'espace partagé est de faciliter le transit des transports publics, en les faisant circuler autant que possible sur une voie dédiée, et en leur donnant la priorité dans les giratoires par rapport aux voitures dans les voies de rabattement. Et, partout où cela est possible, d'aménager des pistes cyclables, combinées parfois avec le trafic piétonnier. « Tout l'enjeu est de créer un espace suffisant pour chacun, précise Sébastien Domon. Mais il faut aussi être conscient que nous évoluons dans des environnements très construits et donc contraints. La place y est rare et chère. Parfois, nous

devons négocier avec des riverains, ce qui n'est pas forcément toujours facile... » Si la première étape de cette requalification – entamée devant le campus – a été inaugurée en 2013, c'est désormais la troisième étape, à la hauteur de la Venoge, qui a été inaugurée en 2023. « La quatrième démarre au-delà de la Venoge et rejoindra Morges (travaux 2027), alors que nous venons de mettre à l'enquête une cinquième, qui va démarrer en 2025 et qui nous mènera à l'entrée de Saint-Prex, se réjouit Sébastien Domon. Cela dit, nous adaptions notre manière de faire au gré des expériences et des analyses que nous en tirons. »

Faire évoluer les standards

En l'occurrence, la DGMR a constaté que les aménagements cyclables n'étaient pas adaptés à tous. Entre les personnes aguerries, rapides, qui traversent les giratoires avec aisance, et celles qui roulent durant leurs loisirs seulement, ou encore celles qui utilisent un vélo électrique, les vitesses ne sont pas les mêmes et les dépassements fréquents. « Plus les gens utilisent ces infrastructures, plus nous nous rendons compte – et grâce aussi aux discussions avec les associations d'usagers – de la nécessité de mettre à jour les standards en créant des espaces dédiés qui peuvent être empruntés en toute sécurité. Et, très clairement, dans la mesure du possible, il faut séparer les cyclistes et les piétons du flux routier, surtout lorsque le trafic est intense. »

Aiguiser les bons réflexes

Du côté des automobilistes, l'habitude de partager l'espace routier semble être prise, même si le réflexe de céder la priorité aux bus pourrait encore s'affiner. « Les automobilistes l'acceptent d'autant mieux que les cycles ne sont plus sur la route. Il est aussi intéressant de constater que lorsque nous avons ultérieurement limité la vitesse à 60 km/h sur certains tronçons, les automobilistes l'avaient déjà intégré en grande partie grâce aux aménagements routiers qui les avaient naturellement amenés à baisser leur vitesse. » Et les piétons qu'on a parfois tendance à oublier au détriment des cyclistes ? « C'est un point d'attention, je ne vous le cache pas. Par exemple, sur les pistes mixtes, lorsqu'il y a un accès ou un arrêt de bus, il faut rester vigilant, surtout à la mise en service de l'infrastructure. Il faut s'assurer que la visibilité des uns et des autres est aussi bonne que possible. Mais globalement les choses se passent très bien », se félicite Sébastien Domon.



ARC Jean-Bernard Sieber

Dans la mesure du possible, il faut séparer les cyclistes et les piétons du flux routier.

Cohabiter avec 20'000 véhicules

Autre exemple de l'espace routier partagé entre tous les différents modes de mobilités, la route de Berne (RC 601) qui est le principal axe stratégique reliant la Broye à l'agglomération lausannoise. On peut dénombrer certains jours 20'000 véhicules circulant sur les quatre kilomètres séparant les Croisettes du Chalet-à-Gobet. Comme au bord du lac, le défi a été de revoir la répartition de l'espace pour permettre aux piétons, aux cyclistes, aux voitures, aux motos, aux camions et aux transports publics de se déplacer en toute sécurité et de manière aussi fluide que possible. Concrètement, ce ne sont pas moins de 1,8 km de pistes mixtes et 2,2 km de bandes cyclables ou voies mixtes bus-vélo qui ont été créées sur ce tronçon. Quant aux transports publics, ils bénéficient dorénavant d'une voie dédiée sur certaines portions de la route, qui augmente leurs performances et leur permet de respecter les horaires, même aux heures de pointe.

« Une évidente nécessité »

Au-delà de ces deux exemples emblématiques, les espaces partagés tracent leur

chemin, se multipliant dans le canton, comme le plat du Dézaley, achevé l'an dernier, ou encore, toujours sur la RC 1, le tronçon entre Mies et Founex. Au total, ce ne sont pas moins de 20 kilomètres de routes cantonales qui ont été ainsi requalifiés ces dix dernières années.

On peut encore citer un projet qui vient de débiter entre Echallens et Goumoëns. En l'occurrence, il ne s'agit pas d'une requalification, mais d'une réhabilitation de la chaussée permettant la création d'une piste cyclable de 2,5 m de largeur sur un « itinéraire structurant » qui mène à la gare du LEB, à Echallens.

« En général, on traite une infrastructure existante pour la rendre compatible avec un mode multimodal. Malgré tout, le principal problème auquel nous sommes confrontés est l'espace à disposition. Ce qui rend difficile l'avancement de tels projets, même s'ils répondent à une évidente nécessité. Pour motiver les gens à laisser leur voiture au garage, nous devons renforcer l'attractivité des transports publics et le sentiment de sécurité sur les pistes cyclables. »

Un train de mesures pour le transport des MARCHANDISES

Où que ce soit à travers le monde, et depuis toujours, le trafic marchandises est le maillon essentiel de l'économie. Ce faisant, il représente aussi un poids lourd du bilan carbone. Pour l'atténuer autant que possible, le Canton de Vaud propose une série de mesures très concrètes. Pilote du rapport stratégique élaboré par la DGMR, Frédéric Clerc en fait l'inventaire.

Une fois de plus, laissons d'abord parler les chiffres. Les dernières prévisions de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) prévoient une augmentation significative du volume de marchandises transportées à l'échelle nationale entre 2010 et 2040. En substance, il devrait augmenter de 37% pour atteindre un total annuel de 574 millions de tonnes. Étant donné sa croissance économique et démographique, le canton de Vaud connaît quant à lui une augmentation supérieure aux prévisions nationales : en ne considérant que le transport par la route, la hausse prévue est en effet de 42%.

Pour Frédéric Clerc, ce diagnostic est très parlant : « Il est intéressant de relever que l'utilisation du rail à l'échelle nationale est fortement influencée par le trafic de transit transalpin. Alors que trois quarts de ce trafic sont effectués en train, la part du rail dans le canton de Vaud n'atteint que 13.5% en 2018. » Ensuite, il faut aussi relever que l'agglomération lausannoise absorbe un tiers des échanges et que le secteur de la construction dépasse les autres en termes de tonnage et de circulation de camions. « Chaque fois qu'on se livre à un travail de terrassement, chaque fois qu'on apporte du gravier pour faire du béton, ou tout autre matériau de



ARC Jean-Bernard Sieber

Frédéric Clerc (Direction générale de la mobilité et des routes), pilote d'un rapport stratégique sur le transport de marchandises.



ARC Jean-Bernard Sieber

La ligne MBC (Morges-Bière-Cossonay), bordée de gisements de gravier nécessaire pour fabriquer du béton, doit être soutenue : l'État aiderait le transporteur à acheter plusieurs locomotives.

construction, le trafic est intense et, on s'en doute, l'utilisation du rail est faible», observe Frédéric Clerc.

Fort de ces constats, le Canton a approfondi plusieurs pistes. « La première est de renforcer l'usage du rail. En l'occurrence, l'un des moyens est de soutenir des entreprises en participant au financement de certaines infrastructures logistiques, comme celui d'un quai de déchargement ou le prolongement d'une voie ferrée. »

Un projet ambitieux parmi d'autres est le soutien à la ligne MBC (Morges-Bière-Cossonay). En l'occurrence, il s'agit de l'achat de plusieurs locomotives utiles au transport de matériaux. « Il est important d'investir sur cette ligne, car elle est bordée de gisements de granulat naturel, le gravier nécessaire pour fabriquer du béton. Cela permet d'exploiter nos gravières, notamment à Apples et Ballens, sans lesquelles il serait nécessaire d'importer de

France voisine des matériaux essentiels à nos constructions, avec l'incessant ballet de camions que cela générerait... »

Parmi les autres pistes approfondies, le Canton va se pencher sur la gestion du territoire pour faciliter l'implantation de centres logistiques dans des zones idoines – « proches des agglomérations et du rail, et sans trop de nuisances pour le voisinage ». Il compte aussi soutenir des développements technologiques, notamment, des systèmes permettant d'optimiser le remplissage des camions, sachant que 29% d'entre eux circulent sans chargement.

En cohérence avec le programme de législation et le Plan climat, le train de mesures concernant le transport de marchandises fera l'objet d'un projet de décret – pour un montant total de 67 millions de francs – qui sera soumis au Grand Conseil cette année encore. ◉

Vos « désoucieurs » en matière de déchets



Métaux ferreux et non ferreux • Papier • Verre • Plastiques
• Déchets industriels et de chantier • Démolition d'ouvrages
métalliques • Gestion de déchets • Transports



Goutte Récupération SA
Route d'Yverdon 20
1026 Echandens



Tél. 021 623 21 21
Mail info@goutte.ch

www.goutte.ch



FORD HYBRID



TRANSIT CUSTOM PLUG-IN HYBRID.
PROPULSION ÉLECTRIQUE SANS ÉMISSION.



Emil Frey Crissier
Centre Automobile Romand

Emil Frey Chavannes
Rte de la Maladière 44, 1022 Chavannes-près-Renens