

UNION DES COMMUNES
VAUDOISES
Avenue de Lavaux 35
Case postale 481
1009 PULLY

Tél.: 021 557 81 30
Fax: 021 557 81 31
www.ucv.ch
ucv@ucv.ch

Madame la Conseillère d'Etat
Béatrice Métraux
Cheffe du DINT
Place du Château 4
1014 Lausanne

Pully, le 17 septembre 2013

Affaire traitée par : Brigitte Dind
Tél. direct : 021 557 81 32

Consultation sur l'Arrêté Fédéral trafic d'agglomération 2015

Madame la Conseillère d'Etat,

Après un examen approfondi du projet d'arrêté cité en titre, l'UCV relaie et soutient la position des agglomérations qui ont répondu à cette consultation. Notre association souhaite aussi vous faire part de quelques propositions et considérations liées au financement des agglomérations.

Position d'agglomérations vaudoises: au vu des préavis très détaillés qui nous ont été adressés, nous jugeons préférable de vous les transmettre en annexe.

Considérations relatives au financement: compte tenu des critères d'octroi pour le cofinancement des projets d'agglomération et du manque de moyens financiers de la Confédération, il n'est pas infondé de craindre qu'à l'horizon 2016, les projets de troisième génération, même classés A prioritaires pourraient bien trouver la source tarie.

Quelques pistes pour tenter de remédier à ces problèmes de financement:

- La création rapide d'un futur fonds fédéral pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, quel que soit le résultat de la future votation populaire sur la vignette autoroutière à Fr. 100.00.
- Au vu de l'engorgement total du trafic voyageur en sortie de la gare de Lausanne, un métro "M3" serait, à long terme, utile à l'ensemble des usagers CFF qui se rendent à Lausanne et dans son agglomération. Ce problème d'engorgement est reconnu par l'Office fédéral en charge des chemins de fer et motive sa proposition d'investir un milliard en gare de Lausanne.
- Quant à contester la méthode d'examen des projets, c'est à notre sens oublier l'équilibre difficile, voire impossible à trouver face à des projets par définition tous "méritants".

- Ici, il nous paraît essentiel de rappeler que des infrastructures performantes sont l'une des conditions sine qua non de la prospérité helvétique et par conséquent du bien-être des citoyens.
Or, comment répond la Confédération à ce besoin légitime? Elle élabore des directives très pointues qui déterminent des méthodes et critères de cofinancement. Face à un défi vital pour les générations futures et pour tous les échelons institutionnels, on aurait été en droit d'attendre également des solutions de financement.

Vous remerciant d'intégrer ces remarques et propositions à la position cantonale, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère d'Etat, à l'assurance de notre respectueuse considération.

UNION DES COMMUNES VAUDOISES

La Secrétaire générale :



Brigitte Dind

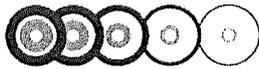
Annexes mentionnées

Copie : DETEC, Mme Doris Leuthard, Conseillère Fédérale

Par messagerie : M. Philippe Gmür, Chef du SDT

ACS

UVS



Lausanne-Morges
Région Morges

**Service du développement
territorial**

M. Philippe Gmür
Chef de service
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Renens, le 30 août 2013

**Procédure de consultation fédérale
Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération
à partir de 2015**

Monsieur le Chef de service,

Pour faire suite à votre courrier du 22 juillet, nous avons consulté les 10 communes de Région Morges, et vous faisons part de notre prise de position concernant l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015.

Région Morges et ses 10 communes émettent la réserve suivante quant au rapport « arrêté fédéral sur la libération des crédits en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 », notamment au sujet des cofinancements accordés au projet d'agglomération Lausanne Morges :

L'évaluation des projets et des montants des cofinancements fédéraux des infrastructures de transports du PALM est en partie conditionnée par le montant du fonds d'agglomération. Dès lors elle ne se base pas seulement sur une analyse technique des dossiers. Cela entraîne une évaluation et une « non attribution » de cofinancement pour certaines mesures infrastructurelles fondées sur des arguments peu cohérents.

Région Morges et ses 10 communes ne peuvent donc pas approuver « l'arrêté fédéral sur la libération des crédits en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 » en son entier et demandent la réévaluation des mesures 5b RM 01 (requalification de la route Lonay Denges, RC80) et 16 RM 01 (Réseau TPM 2018). Ces mesures ne peuvent en aucun cas être considérées comme n'ayant qu'un impact local. Bien au contraire, elles ont un impact régional, comme démontré dans les paragraphes suivants et doivent être cofinancées par la Confédération:

Route Lonay Denges (RC80) 5b RM 01: La requalification de la route Lonay Denges doit être considérée comme ayant un impact régional, ceci pour différentes raisons :

- Selon le réseau routier cantonal de base, l'axe des RC79 et RC80 se raccroche à la jonction d'Ecublens, qui draine le secteur. La route Lonay-Denges a changé de statut le 1er juin 2012, passant de route communale à route cantonale.
- 2 lignes de transports urbains passent par cette route : la ligne 702 qui relie plusieurs communes de l'ALM à la gare de Morges et la gare de Bussigny.
- Elle fait partie du réseau structurant principal tel que défini dans la stratégie du PALM 2012.



Lausanne-Morges
Région Morges

Réseau TPM 2018 16-RM-01: l'amélioration du réseau MBC horizon 2018 ne peut être considérée comme n'ayant qu'un impact local. L'ouest de la région morgienne accueillera à horizon 2020 environ 10 000 hab/emplois. Plusieurs planifications sont en cours d'étude et devraient être légalisées dans un proche avenir (La Longeraie, Prairie Sud, Molliau, Prairie Nord /L'Eglantine, Prévèyres-Dessus). L'augmentation démographique de l'ouest morgien aura un impact important sur la mobilité dans l'agglomération entière. L'optimisation des transports publics morgiens, notamment pour relier efficacement la gare de Morges à ces nouveaux quartiers, répond à un enjeu régional majeur. Pour rappel, la mesure développement du réseau TPM 2011-2014 avait été cofinancée via le PALM 2007, sans aucune réserve de la Confédération quant à son impact au niveau de l'agglomération.

Le réseau TPM 2014 tel que défini par le chantier 1 transports publics de Région Morges anticipe les développements prévus en périmètre compact et en sites stratégiques horizon 2030. Les futurs quartiers de l'ouest morgien et de Tolochenaz sont reliés par 3 lignes urbaines (701, 702, 703) à la gare de Morges, dont la fréquence atteint les 10 minutes en heure de pointe et qui jouent un rôle central dans le fonctionnement des déplacements dans la région morgienne et dans l'agglomération. On pense notamment à la ligne 701, qui participe à la mise en place d'une ligne littorale et qui devrait être prolongée de la Bourdonnette jusqu'à Tolochenaz.

La stratégie des MBC est donc d'optimiser leur fonctionnement en se basant sur le réseau actuel et une coordination étroite entre les transports publics routiers et le réseau ferré via différents types de mesure:

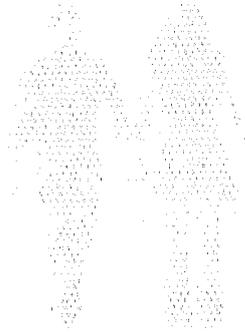
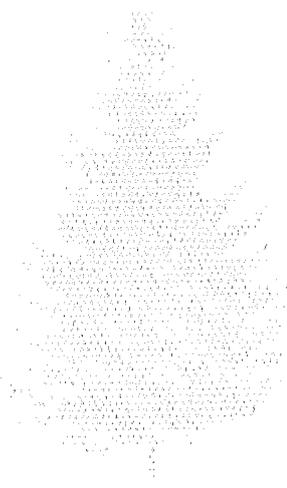
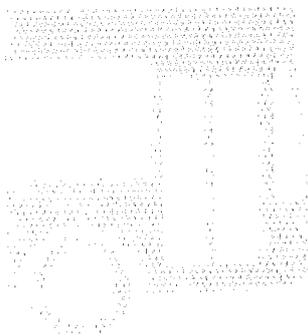
- Adaptation du réseau et des lignes en fonction de la densification des futurs quartiers
- Renouvellement du matériel roulant (acquisition de véhicules ayant plus de capacité).
- Augmentation des fréquences aux 5 minutes en heure de pointe pour les lignes 701 702, 703
- Mesures d'aménagement routier en faveur des transports publics, soit résorption des points noirs circulation (transports individuels motorisés et transports publics), notamment aux abords de la gare de Morges, et adaptation du réseau aux nouveaux véhicules.
- Amélioration de l'accessibilité aux arrêts de bus en mobilité douce.
- Mesures d'amélioration du système aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV)

Tout en restant à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire désiré, nous vous prions de croire, Monsieur le Chef de service, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Région Morges

Claire Richard
Présidente

Charlotte Baurin
Cheffe de projets



Union des Communes Vaudoises
Avenue de Lavaux 35
Case postale 481
1009 Pully

Yverdon-les-Bains, le 10 septembre 2013

**Procédure de consultation fédérale :
Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à
partir de 2015 – Préavis**

Mesdames, Messieurs,

En réponse à votre courriel du 30 juillet 2013, le Comité de pilotage du projet aggloY (ci-après COPIL aggloY) a pris connaissance du projet d'arrêté fédéral sur la libération des crédits pour l'étape de financement à partir de 2015. Il vous fait part ci-après de son préavis suivant :

1. Résultat de l'examen du projet aggloY :

Le COPIL aggloY constate avec satisfaction que le projet d'agglomération aggloY de deuxième génération déposé en juin 2012 a été favorablement analysé par la Confédération. Le Comité de pilotage accepte notamment les conclusions relatives au taux de la contribution fédérale et au montant maximal de celle-ci, selon l'article 2 du projet de l'Arrêté fédéral (35% de taux de contribution aux mesures A cofinancées pour les années 2015-2018, pour un montant maximal de 10.94 millions de francs (valeur d'octobre 2005, hors renchérissement et hors TVA).

2. Cofinancement du trafic d'agglomération – besoins de financement futurs

Le COPIL aggloY soutient la volonté de la Confédération d'assurer un cofinancement durable des projets d'agglomération.

3. Répartition du financement fédéral

Le rapport met en évidence que le 60% des investissements sont prévus dans les grandes agglomérations. De même, il montre que ce sont les projets relatifs au chemin de fer et au tram qui récoltent la majeure partie du volume des investissements.

Le COPIL aggloY relève à ce sujet qu'en complément des critères de coût et d'utilité, la question des différentes sources de cofinancement possibles pour la réalisation des mesures infrastructurelles et celle des relations entre les agglomérations de petite à moyenne importance et les grandes agglomérations dont elles dépendent devraient être prises en compte dans l'analyse de la hiérarchisation des mesures et de leur cofinancement.

En effet, les mesures infrastructurelles d'importance disposent potentiellement de cofinancement au travers d'autres biais que le fond d'infrastructure. Les communes des petites agglomérations, dont les mesures infrastructurelles, de par leur nature, sont moins à même de disposer de tels cofinancements, peuvent être amenées ainsi à assumer une part proportionnellement plus importante du volume d'investissement global requis pour la réalisation de leurs mesures infrastructurelles.



CLAMERON - CHESTAOX-RODIAZ - GRANOSON - MONTAGNY
POLLY - TRÉYCOVAGHES - VALLÉEYES - YVERDON-LES-BAINS

De plus, l'efficacité des projets d'agglomérations de petite et moyenne importance contribue à décharger les grandes agglomérations dont elles dépendent, et ont donc un effet bénéfique sur les projets des grandes agglomérations. Le COPIL aggloY fait ainsi valoir que la répartition des financements devrait tenir compte des capacités financières en présence, par type de projet et type d'agglomération et des relations territoriales entre grandes agglomérations et petites agglomérations situées en périphérie.

En vous remerciant d'ors et déjà de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions de recevoir, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Daniel von Siebenthal

Président du Comité de pilotage AggloY

- 3 SEP. 2013

Service du développement territorial

Conseil régional

Nyon, le 28 août 2013

V/réf :
N/réf : URB/SDAN/RPO

Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015

Monsieur le Chef de service,
Monsieur le Président,
Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la mise en consultation du dossier susmentionné, nous vous transmettons nos remarques et demandes relatives aux mesures infrastructurelles de 2^e génération retenues pour notre territoire.

Nous relevons, en premier lieu, la satisfaction des communes concernées quant aux résultats obtenus pour le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. D'une part le taux de financement fédéral de 40% est confirmé pour la deuxième étape de réalisation, d'autre part 5 mesures de l'agglomération nyonnaise bénéficieront de cette contribution.

Interface multimodale de la gare de Nyon

Les principales mesures retenues permettent de renforcer la position et l'accessibilité de la gare de Nyon en tant qu'interface multimodale au cœur d'une agglomération et d'une région en plein dynamisme. Pour rappel, la gare CFF (plus de 150 trains par jour) relie le cœur de Nyon à la région, à l'Arc lémanique, à la Suisse et à l'étranger, notamment via l'aéroport de Genève. Elle génère des flux de plus de 15'000 passagers par jours (2012).

Un concept « Cœur de ville », portant sur le centre-ville élargi de Nyon, a été défini en 2013. Il propose, dans une perspective stratégique, un traitement coordonné de plusieurs projets d'urbanisation et d'infrastructure. Dans ce contexte, l'accueil de la place de la gare est à renforcer. Les études d'avant-projet pour ce secteur ont été réalisées et la planification prévoit le démarrage de la réalisation durant la période 2015-2018. De plus, le secteur de Martinet, situé au nord des voies CFF, sera développé en priorité (au plus tard d'ici 2020) et coordonné avec la restructuration de la place de la gare et ses accès en voiture, à vélo et à pied.

Le réaménagement de la plateforme intermodale est ainsi coordonné, à l'horizon 2018, avec l'entier du secteur de la gare. Il s'inscrit en outre dans la démarche conjointe menée par les villes de Coppet, Nyon, Gland et Rolle dans le cadre de Léman 2030. Nous relevons également que la requalification de l'Avenue Edouard Rod sera réalisée d'ici 2014. Elle ne fera donc plus l'objet d'une demande de cofinancement fédéral.

Le réaménagement de l'interface de la gare n'ayant pas été retenu pour une réalisation en 2015-2018, nous sollicitons un réexamen de la priorité de cette mesure en vue d'une inscription dans la liste A.

Route de distribution urbaine (RDU)

La RDU est un projet majeur de l'agglomération nyonnaise soutenu par les différents partenaires impliqués (Canton, Région, Communes). Elle constitue une mesure essentielle du Schéma directeur adopté par ces derniers en février 2006 et en cours de mise en œuvre.

Selon le rapport d'examen provisoire, cette mesure infrastructurelle est considérée comme ayant un effet critique et pour laquelle la Confédération émet des réserves. Cette évaluation implique qu'elle ne peut être au bénéfice d'un cofinancement fédéral.

Pour rappel, cette mesure a été priorisée en C lors de l'examen de 1^{ère} génération. Les arguments développés en 2^e génération par la Confédération reprennent ceux évoqués, soit : charges de trafic acceptables en 2020, population concernée par le délestage peu importante, mesure non indispensable pour l'amélioration des TP et principalement dédiée à une desserte de pôle de développement.

Cependant, nous soulignons que la Route de distribution urbaine poursuit les objectifs suivants :

- absorber une partie importante du trafic depuis la jonction A1 de Nyon (« effet parapluie ») et éviter, par une accessibilité en poches, tout trafic de transit à travers les rues centrales des communes concernées, situées au cœur de l'agglomération nyonnaise ;
- desservir les quartiers actuellement en cours d'urbanisation et les futurs secteurs de développement (à terme 12'000 habitants et 7000 emplois) ;
- permettre une requalification routière des principaux axes de l'agglomération et de la ville de Nyon, afin d'y favoriser les transports publics et les mobilités douces.

Relevons également que plusieurs démarches sont actuellement en cours à l'échelle de l'agglomération nyonnaise, soit : le développement de projets spécifiques (avant-projet à Eysins, projet de construction à Nyon) et l'engagement d'un chef de projet chargé du suivi de ce dossier.

Nous demandons donc formellement que la RDU soit inscrite au chapitre des prestations assumées entièrement par l'Agglomération franco-valdo-genevoise n'ayant pas fait l'objet d'une demande de cofinancement du rapport d'examen.

Nous nous tenons à votre entière disposition pour tout complément d'information et nous réjouissons de poursuivre les travaux liés à ce projet d'envergure pour notre agglomération.

En vous remerciant de nous avoir consultés à ce sujet, par le biais des Municipalités concernées, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Chef de service, Monsieur le Président, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :

Daniel Rossellat



Le Secrétaire :

Christian Gobat

Copies :

- Municipalités de Crans-près-Céligny, Eysins, Trélex, Grens, Duillier, Signy-Avenex, Prangins et Nyon
- Union des communes vaudoises