

Le point sur la mobilité du canton de Vaud

François Marthaler

Conseiller d'Etat - Chef du Département des infrastructures

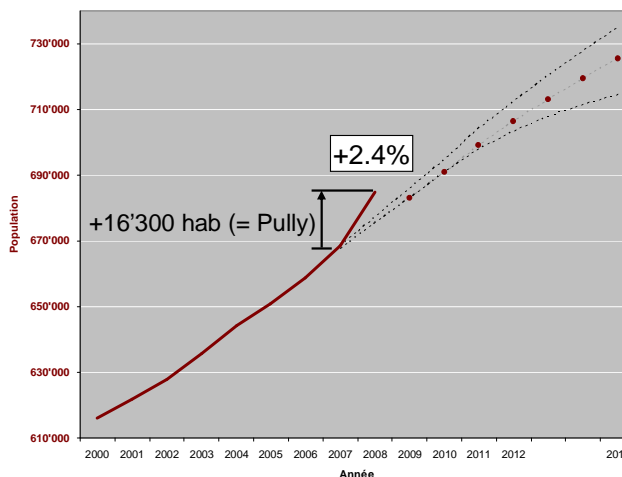
Population 2000-2015

Forte croissance ; relativise les résultats des autres indicateurs !

VAUD : 685'000 habitants
+2.4% en 2008
+1.5%/an entre 04-08

Districts :

- Aigle +3.0%
- Nyon +2.9%
- (+2.4%/an entre 04-08)



Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

2

Forte augmentation de la population – un record : +2.4% soit 16'300 habitants ce qui équivaut à la population de la commune de Pully.

Les districts en forte augmentation sont ceux d'Aigle et de Nyon. Pour ce dernier, l'augmentation annuelle est élevée sur les 4 dernières années (04 à 08) : +2.4% par an.

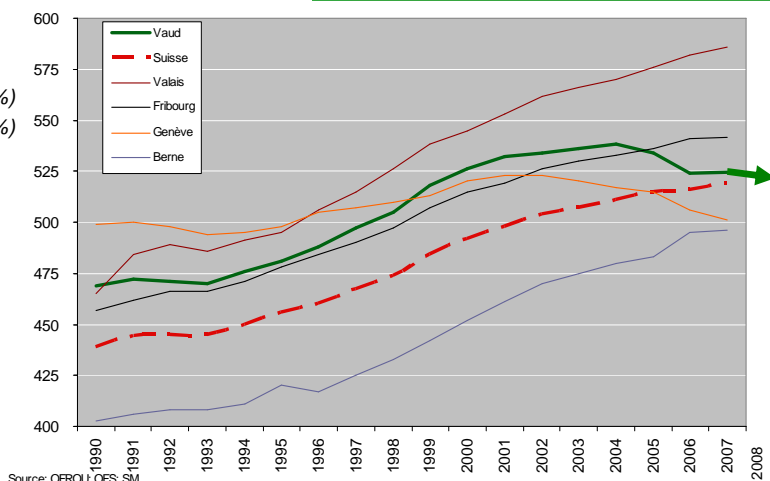
Cette forte croissance relativise les résultats des autres indicateurs. Une croissance de 2.4% de trafic équivaut à une stabilité de la mobilité compte tenu de l'augmentation de la population !!!

(Source des données : Jacques Menthonnex-SCRIS, résultat de la conférence de presse du SCRIS fin février. Prochaine conférence de presse plus détaillée et numerus clausus vers le 21 avril)

Taux de motorisation (IDD15.4)

Nb de voitures de tourisme pour 1'000 habitants

Nb de voitures (VD)
06-07 : +4'000 (+1.1%)
07-08 : +5'400 (+1.5%)



Source: OFROU, OFS, SM

Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

3

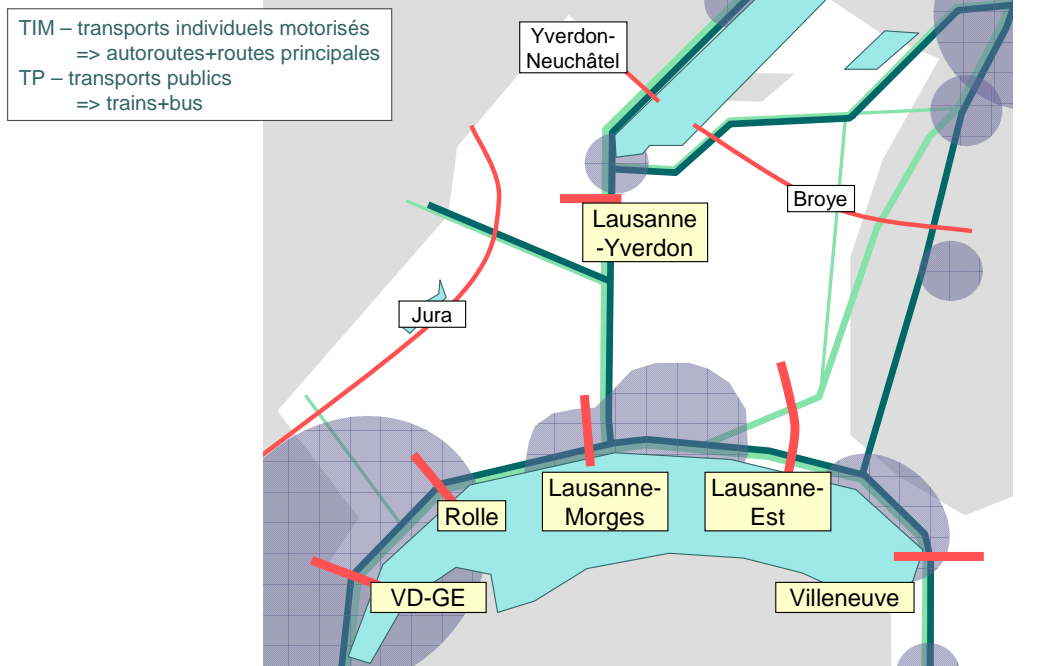
Les premiers résultats pour 2008 laissent penser que le taux de motorisation poursuit sa diminution. En effet, l'augmentation de la population (+2.4%) est plus forte que l'augmentation du parc des véhicules (+1.5%).

Le taux de motorisation dans le canton de Vaud (525 en 2007) se rapproche de plus en plus de la moyenne suisse (519 en 2007). Cet indicateur permet de situer le canton de Vaud par rapport aux autres cantons. Depuis 2004, le taux de motorisation décroît et suit, avec quelques années de différence, la tendance inscrite sur Genève. Une explication du "retard" vaudois sur l'évolution genevoise réside dans le fait que, contrairement au canton de Vaud, Genève est un canton ville. Sa périphérie, plus motorisée, n'est pas comprise dans les statistiques cantonales. A noter que la tendance entre 2006 et 2007 sur la plupart des cantons romands est à une stabilisation du taux de motorisation.

Les causes de cette stabilisation, voire de cette régression du taux de motorisation ne sont pas clairement établies. On peut avancer plusieurs tentatives d'explication: amélioration de l'offre de transports publics, difficultés de se garer dans un milieu de plus en plus urbain, saturation du réseau, prix du pétrole. Il faudra aussi voir si cette évolution se confirme à moyen et long terme.

(Source des données : SAN-SCRIS basé sur recensement au 30 septembre avec pondération population. Chiffres disponibles en juin)

Écrans : flux d'agglomérations



VD/DINF – Conférence de presse 30 mars 09 – rés. prov.

Afin de mesurer les déplacements, des écrans ont été placés aux portes des agglomérations et entre les agglomérations. Ces écrans recensent toutes les personnes qui les traversent : automobilistes, passagers des CFF grandes lignes, des trains régionaux et des bus postaux, régionaux ou urbains.

On distingue les cinq écrans principaux sur l'arc Lémanique, l'écran entre Lausanne et Yverdon ainsi que trois écrans secondaires.

Écrans : lignes transports publics

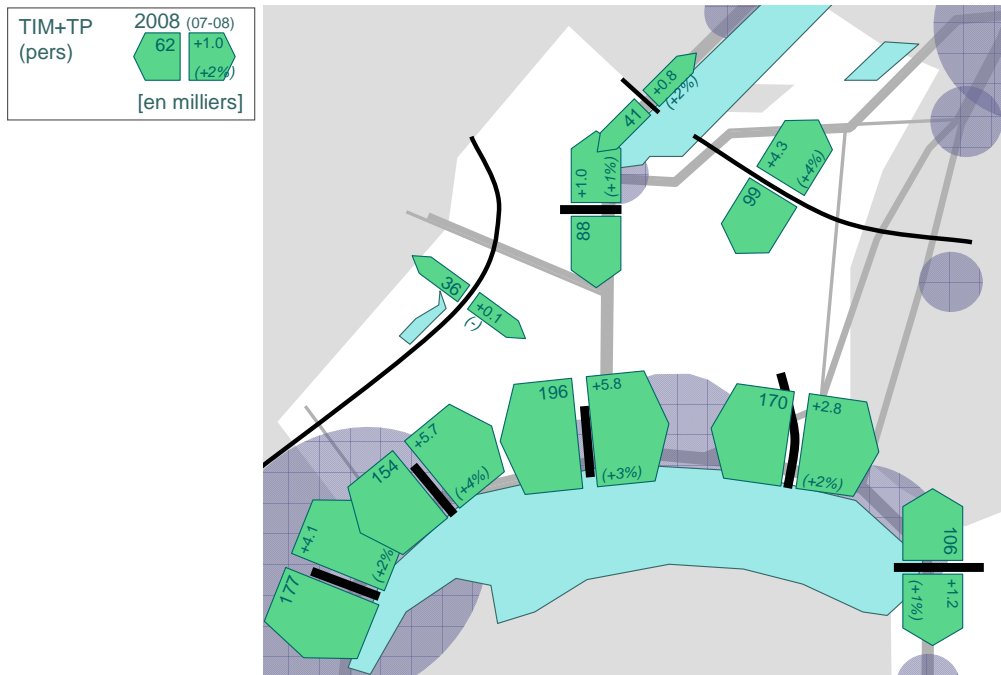
TP – transports publics
=> tous les trains+bus



VD/DINF – Conférence de presse 30 mars 09 – rés. prov.

Les comptages des transports publics prennent en compte les voyageurs dans les trains et les bus de toutes les entreprises de transport traversant les écrans : CFF, CarPostal et autres entreprises régionales et urbaines.

Écrans : (1a) Croissance de la demande (pers.)



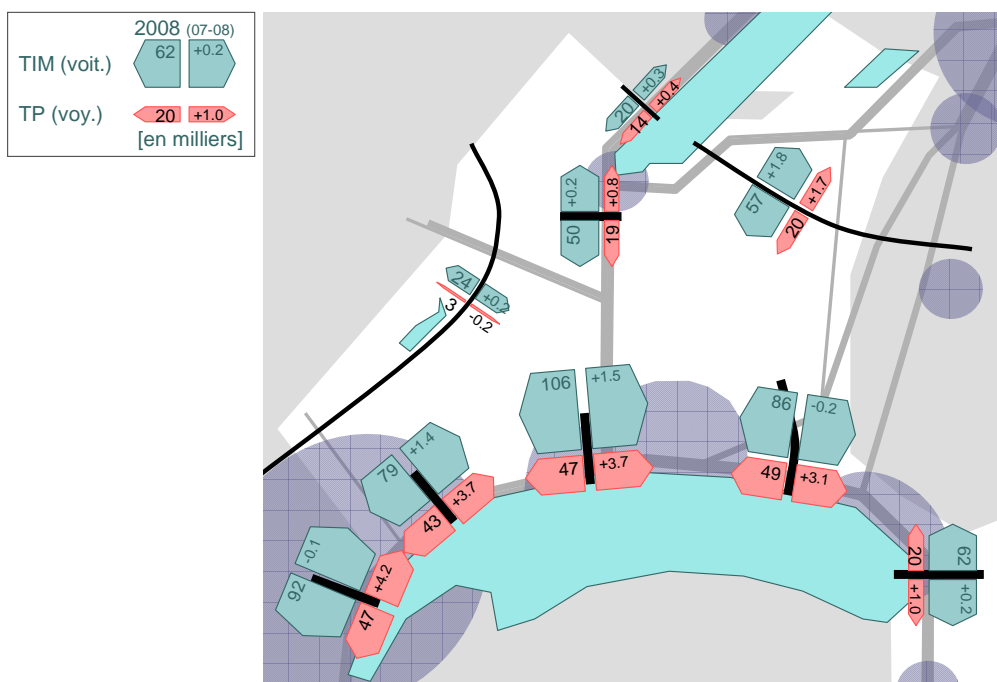
VD/DINF – Conférence de presse 30 mars 09 – rés. prov.

Par écran, les valeurs représentent les flux de personnes les traversant (en milliers), soit la somme des personnes en transports publics et en voiture.

L'augmentation des flux sur l'arc lémanique est considérable : entre + 2'800 et + 5'800 personnes en une année.

On remarque que l'augmentation relative de la demande de trafic sur les écrans est supérieure à l'augmentation de la population pour les écrans suivants : Lausanne-Morges (+3%), de Rolle (+4%) et vers Berne/Broye (+4%)

Écrans : (1b) flux TIM (voitures) et TP (voyageurs)



VD/DINF – Conférence de presse 30 mars 09 – rés. prov.

Les comptages annuels 2008 sont provisoires. Les chiffres définitifs ne sont pas encore disponibles (autoroutes, CFF, autres entreprises de transports publics).

Par écran, les valeurs représentent les flux les traversant :

- 1) En bleu, les flux des transports individuels motorisés exprimés en nombres de véhicules (voitures).
- 2) En rouge, les flux de voyageurs dans les transports publics.

Les chiffres 2008 sont exprimés en milliers. Sont représentés sur le graphique la valeur absolue des flux traversant un écran ainsi que le chiffre de l'évolution absolue entre 2007 et 2008.

Les résultats montrent l'importance des flux liés aux agglomérations et inter-agglomérations.

L'augmentation des flux des transports publics sur l'arc lémanique est considérable : entre + 3'000 et + 4'200 voyageurs en une année.

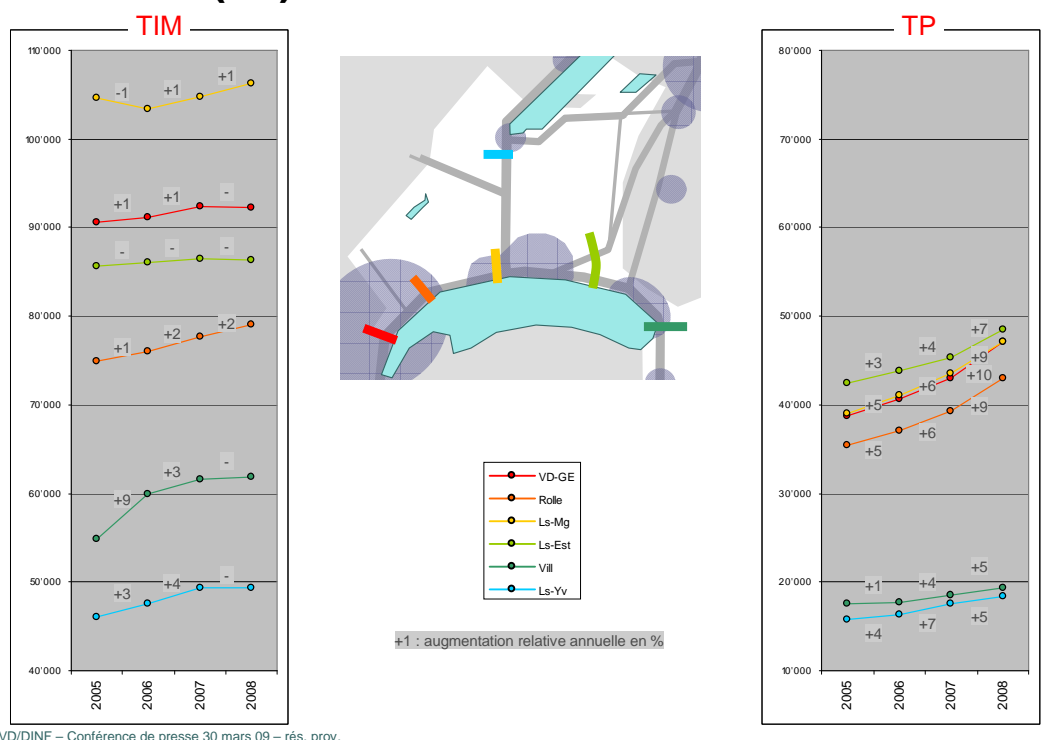
Les flux des transports individuels motorisés ont une tendance à la stabilisation ou à une faible augmentation. Une valeur de +1'500 voitures est relativement faible par rapport à l'augmentation de la population, très forte dans la région de la Côte notamment.

Entre 2005 et 2007, 40% des personnes supplémentaires comptabilisées dans les écrans étaient des nouveaux utilisateurs des transports publics.

Entre 2007 et 2008, ce sont 70% des personnes supplémentaires qui sont des utilisateurs des transports publics.

Cette évolution en faveur des transports publics est-elle due à un changement d'habitude du fait de l'augmentation du prix de l'essence dans la première partie de l'année 2008 ? Au début de la crise fin 2008 ? Aux premières influences de l'évolution du réseau lausannois avec le M2 qui ont une conséquence sur les déplacements de plus longues distances ? A une véritable évolution des comportements de mobilité ? Il faudra attendre les prochaines années pour confirmer ces résultats a priori très positifs.

Écrans : (2a) évolutions relatives



Transports individuels motorisés (TIM) :

Les augmentations relatives du trafic TIM baissent et sont proches de 0% par année pour presque tous les écrans, que ce soient pour des écrans à fort trafic comme Lausanne-Morges avec près de 106'000 véhicules/jour ou Lausanne-Yverdon avec 50'000 véhicules.

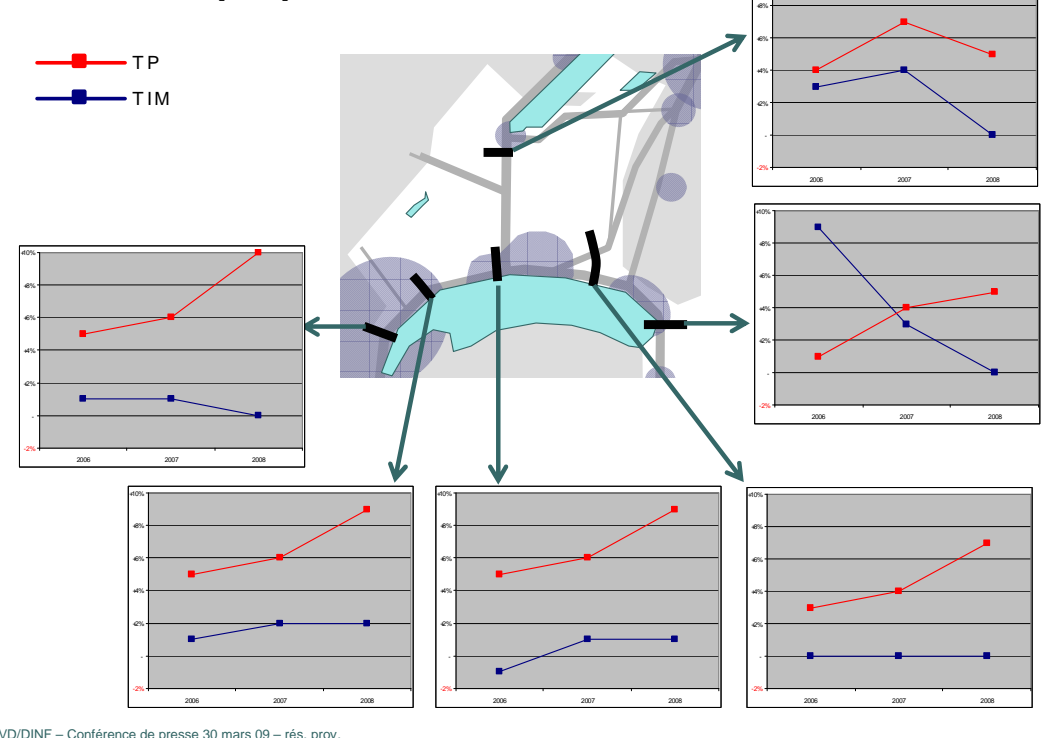
Exception : l'écran de Rolle avec une augmentation de 2% par an du fait d'une forte augmentation démographique et économique

Transports publics (TP) :

Les augmentations relatives des transports publics sont les plus fortes là où le nombre de voyageurs est déjà très important, soit pour l'arc lémanique entre Genève, Rolle et les écrans de Lausanne et ceci de manière croissante : +3 à +5% entre 2005 et 2006, +4 à +6% entre 2006 et 2007 et +7 à +10% entre 2007 et 2008.

Pour les écrans avec un nombre de voyageurs plus restreint, comme Villeneuve et entre Lausanne et Yverdon, les augmentations relatives sont plus modestes (+5%) et presque stables depuis 2006.

Écrans : (2b) évolutions relatives



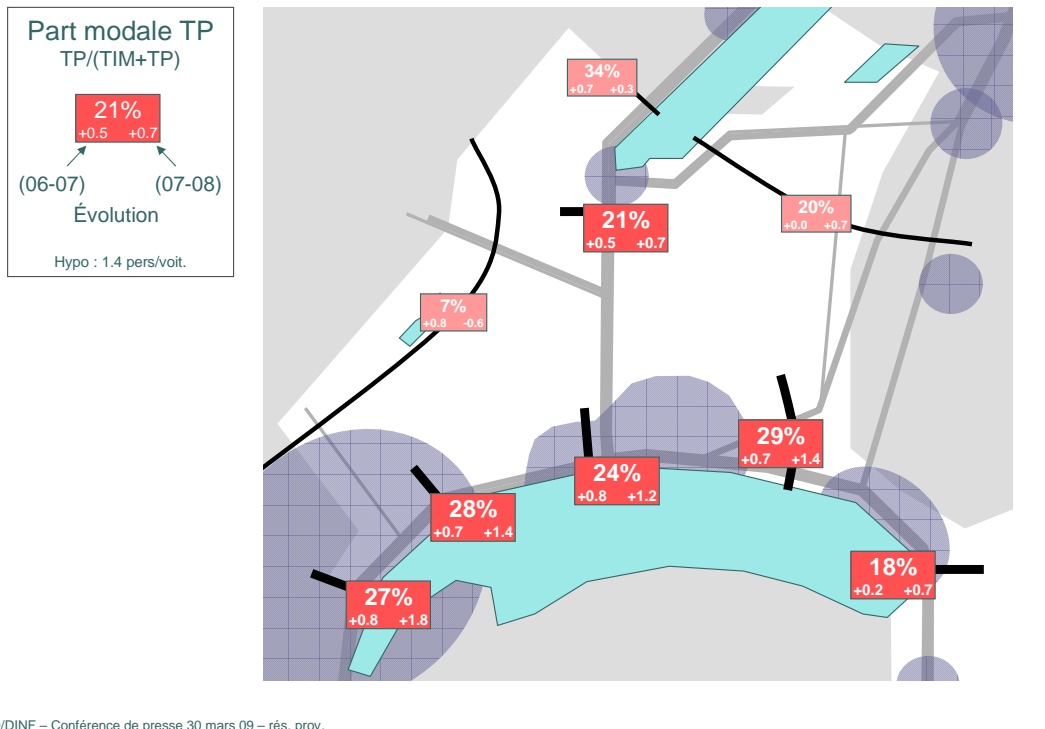
On remarque sur ce graphique pour chaque écran la tendance très différente entre 2007 et 2008 par rapport à 2006-2007 des évolutions relatives de trafic.

Sur l'arc lémanique, les flux TP et TIM qui avaient une tendance similaire de croissance entre 2006 et 2007 se séparent totalement entre 2007 et 2008, avec une stabilisation ou une baisse de l'augmentation relative de trafic TIM et une augmentation de l'évolution relative du trafic transports publics.

On remarque bien que cette tendance est cantonale entre la Riviera et Genève. L'augmentation relative annuelle des flux transports publics s'accroît et celle des transports individuels diminue.

Pour les écrans de Villeneuve et entre Lausanne et Yverdon, les tendances sont un peu plus accidentées. Pour Villeneuve, c'est l'effet de stabilisation après la réouverture de Glion. Pour Yverdon, ce sont les conséquences qui persistent après l'ouverture des tronçons vers Payerne et vers Neuchâtel.

Écrans : (3) répartition modale



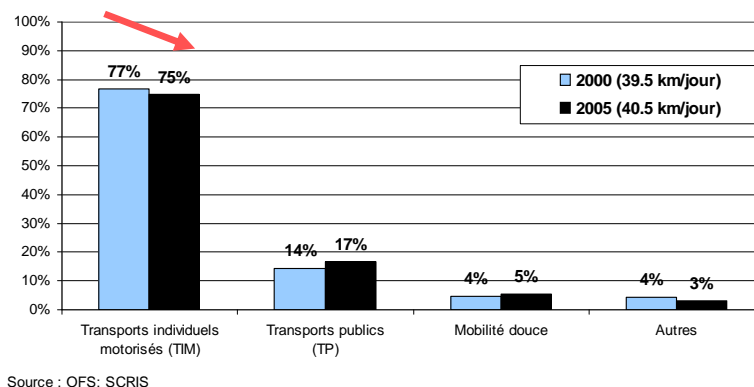
La répartition modale du trafic motorisé par écran, soit entre les transports publics et les transports individuels, montre l'évolution d'une partie des principaux flux sur le canton.

La part modale 2008 des transports publics est élevée sur l'arc lémanique. Le fait que cette part soit plus élevée sur les écrans de Rolle et Lausanne-Est que sur les écrans de la frontière Vaud-Genève et entre Morges et Lausanne n'est pas surprenant. Ces écrans prennent en compte proportionnellement plus de flux longues distances en direction des agglomérations, notamment des pendulaires, plus enclins à utiliser les transports publics pour leurs déplacements journaliers. A noter que l'écran Lausanne-Est regroupe les flux transports publics vers Berne-Broye (40% des voyageurs) et vers Vevey-Montreux-Valais (60%).

La différence entre les gains de part modale est assez saisissante. Par rapport aux gains de part modale 2006-2007 en faveur des transports publics, les gains 2007-2008 doublent le plus souvent. C'est une véritable accélération dans l'acquisition de part de marché des transports publics par rapport à la voiture individuelle. Ceci confirme les résultats du microrecensement ci-après.

Répartition modale (IDD15.2)

Part des transports individuels motorisés (TIM) sur le total des distances parcourues (2000-2005)



Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

11

Le Vaudois a des demandes en mobilité qui restent supérieures à la moyenne suisse, soit 40.5 km par jour au lieu de 37.3 km. Si le nombre de kilomètres en TIM parcourus chaque jour par un Vaudois est resté stable entre 2000 et 2005, soit 30.3km (contre 25.6 km à un Suisse), le Vaudois fait en 2005 un kilomètre de plus qu'en 2000 en transports publics, soit désormais 6,7 km (contre 7.6 km à un Suisse).

La population vaudoise continue à croître fortement. De ce fait, la demande en mobilité de l'ensemble des Vaudois continue à augmenter et la gêne occasionnée par les transports individuels est loin de se résorber (pollution, engorgements, ...). Le trafic va continuer à se densifier sur les routes et autoroutes du canton.

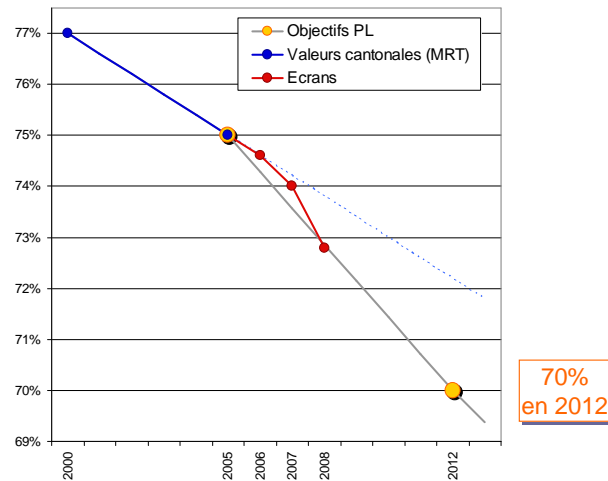
L'indicateur-clé retenu dans le programme de législature est la part modale des transports individuels motorisés sur le total des distances parcourues. Par le microrecensement Mobilité et transport, cet indicateur est remis à jour tous les 5 ans. Entre 2000 et 2005, la baisse de la voiture a été de 2 points, soit de 77% à 75%.

Le programme de législature, très ambitieux, a fixé des objectifs sur la base de cet indicateur : 70% en 2012, 65% en 2020 et 50% en 2050.

Sur la base des écrans précédents, une simulation a permis d'évaluer la baisse de la part modale de la voiture prévisible pour l'ensemble du canton.

Répartition modale (IDD15.2) Objectifs programme de législature

Part des TIM (% de km)



Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

12

Sur ce graphique, nous retrouvons les valeurs cantonales de part modale de la voiture en termes de distances parcourues entre 2000 et 2005 en bleu. En trait discontinu, nous pouvons deviner la poursuite de cette tendance.

En gris avec les cibles oranges, nous pouvons voir la première étape de l'objectif du programme de législature à atteindre.

En rouge, nous avons une simulation de la somme des valeurs calculées pour les écrans (répartition modale motorisée) ramenées à une répartition modale globale. Cette simulation ne tient pas compte des flux à l'intérieur des agglomérations qui peuvent influencer fortement le résultat global de l'indicateur. Par exemple, en 2009, nous ne pourrions mesurer avec cette simulation que l'effet indirect du M2 : les personnes qui prennent le train pour ce diriger vers Lausanne et ensuite le M2, au lieu de prendre une voiture pour l'entier du trajet. En revanche, les flux intra-urbains qui seraient passés de la voiture aux M2 et bus associés ne sont pas pris en compte.

A noter pour 2008 une forte croissance dans l'inter-urbain. Les résultats de l'entreprise des transports publics de la région lausannoise (tl) confirment les bons résultats : +3.5% de voyageurs en 2008 et +4.3% en termes de voyageurs-kilomètres.

Il faut donc relativiser cette juxtaposition de la simulation par écran sur les objectifs. Il est néanmoins clair que nous avons une accélération forte en 2008. Nous pouvons très bien penser que les valeurs 2005-2006 sont réalistes car elles suivent la tendance 2000-2005. L'accélération depuis 2006 serait donc exceptionnelle et permettrait de rattraper le retard sur l'objectif. Il est prudent de penser que cette forte accélération entre 2007 et 2008 ne va pas se poursuivre de manière aussi forte même si les chiffres 2009 devraient montrer l'effet indirect du M2. Le résultat final devrait tendre vers l'objectif 2012. Il est clair que la confirmation de ces résultats sera indéniablement signe d'un succès de la politique menée actuellement. Les valeurs 2010 tirées du microrecensement Mobilité et transport de cet indicateur ne pourront confirmer officiellement ces résultats que courant 2011. Les causes de cette accélération sont multiples et seront décrites en partie dans la suite de la présentation : les projets d'agglomérations, les mesures du plan directeur, les nouvelles offres et améliorations des infrastructures des transport publics, la fluctuation du prix de l'essence, une prise de conscience citoyenne des impacts de la mobilité sur l'environnement, etc.

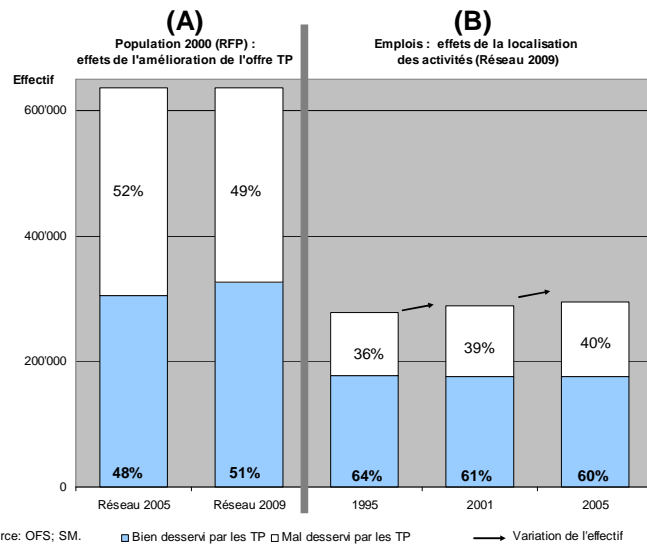
TP : Qualité de desserte (IDD15.3)

Population et emplois desservis par les TP

Stabilité (54%)
 ↗ offre (05-09) compense
 ↘ localisation H+E (sur 10 ans)

Habitants :
 (A) + 3 pts => offre TP (05-09)
 - 2 pts => localisation (90-00)

Emplois
 + 2 pts => offre TP (05-09)
 (B) - 4 pts => localisation (95-05)



Source: OFS; SM.

■ Bien desservi par les TP □ Mal desservi par les TP

→ Variation de l'effectif

Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

13

L'indicateur a été évalué de manière séparée par les deux facteurs "durables" d'évolution :

- 1) aménagement du territoire: analyser les efforts entrepris dans la gestion du territoire et la lutte contre l'étalement urbain;
- 2) offre de transports: analyser si le développement de l'offre en transports publics répond au mieux aux besoins de la population.

La réunion de ces deux facteurs montre les effets conjoints et coordonnés entre la politique de l'aménagement du territoire et la politique de développement des transports publics.

Résultats :

- 1) Les parts de la population et des emplois bien desservis par les transports publics (TP) se stabilisent à 54% grâce à l'amélioration de l'offre qui compense les effets d'une localisation plus dispersée des habitations et des entreprises.
- 2) L'amélioration de la qualité de l'offre en TP entre 2005 et 2009 augmente de 3 points la part de la population bien desservie (de 48% à 51%) => GRAPHIQUE A. Par contre, par rapport à l'offre actuelle, cette valeur avait baissé de 2 points entre 1990 et 2000.
- 3) Par rapport à l'offre 2009 en TP et du fait d'une localisation moins pertinente des emplois, la part bien desservie est en baisse, de 64% en 1995 à 60% en 2005 => GRAPHIQUE B. Par contre, grâce à l'augmentation de l'offre entre 2005 et 2009, la part des emplois bien desservis augmente de 2 points.

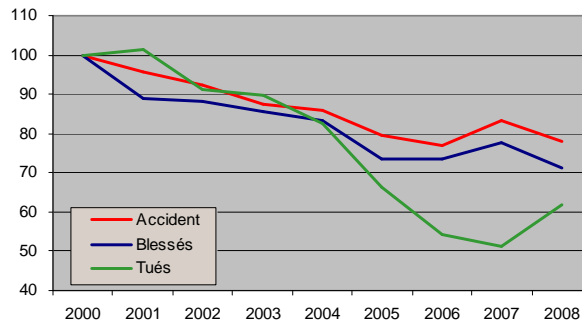
Les mesures prises par le Canton pour le moyen et long terme, qui sont notamment recensées dans le plan directeur cantonal et les différents projets d'agglomération doivent non seulement permettre de stabiliser la situation, mais également d'inverser la tendance négative observée sur cet indicateur.

En ce qui concerne le développement de l'offre, il est clair qu'il améliore la situation. Il est toutefois difficile de savoir s'il permet globalement de tirer un bilan positif en contrant ainsi en 4 ans l'effet de l'étalement urbain sur 10 ans.

Un nouvel indicateur sera développé par l'ARE conjointement avec les cantons/agglomérations dans le cadre du controlling/monitoring/benchmarking des agglomérations.

TIM : accidents, blessés, tués (IDD9.2)

Évolution du pourcentage
des accidents, des blessés
et des tués par rapport à 2000



Objectif Via Sicura :

Par rapport à 2000, valeurs cibles : -50% en 2010, -65% en 2020

	2000	2008	cible => 2010	=> 2020
Tués	68	42 (-38%)	34	24
Blessés graves	468	321(-31%)	234	164

Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

14

Baisse irrégulière depuis 1995 :

- 1) mesures législatives de prévention : limitations de vitesse, prescriptions sur l'équipement, contrôle des véhicules, port obligatoire du casque de protection et de la ceinture de sécurité.
- 2) normes de sécurité et sécurité générale des véhicules
=> diminution du risque d'accident par personne et par kilomètre parcouru et une baisse du nombre de morts et de blessés.

2004=>2005 : diminution du taux d'alcoolémie autorisé au volant (de 0.8 à 0.5 pour mille) et surveillance accrue du respect de cette modification légale.

En 2008, légère augmentation du nombre de tués : 42 au lieu de 35 mais continuité de baisse des accidents et des blessés alors que la population augmente.

Les objectifs de Via Sicura, soit la diminution de moitié des blessés graves et tués entre 2000 et 2010 restent réalistes mais difficiles à atteindre du fait de l'augmentation forte de trafic sur les routes.

(Source des valeurs : M. Roger Reymond, Gendarmerie, conférence de presse de fin février)

TIM : points noirs

- ▶ 106 points noirs sur le canton de Vaud (état en 2005)
- ▶ Points noirs résolus ou en projets :
 - 14 tronçons de route cantonale
 - 4 carrefours
- ▶ Points noirs en localité (responsabilité aux communes) :
 - 20 tronçons
 - 8 carrefours
- ▶ Points noirs restant en cours d'analyse : 60

Programmes d'action 2009-2010 : assainissement de 14 points noirs

Source : SR-ams-SdP 2005

Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

15

Depuis 1er janvier 2006, les points noirs assainis ou en projet :
14 tronçons routes cantonales + 4 carrefours

Le plus noir : RC601a Croisettes-Epalinges !!

Traversées de localités (à charge des communes) :
20 points noirs + 8 carrefours

60 points noirs en cours d'analyses

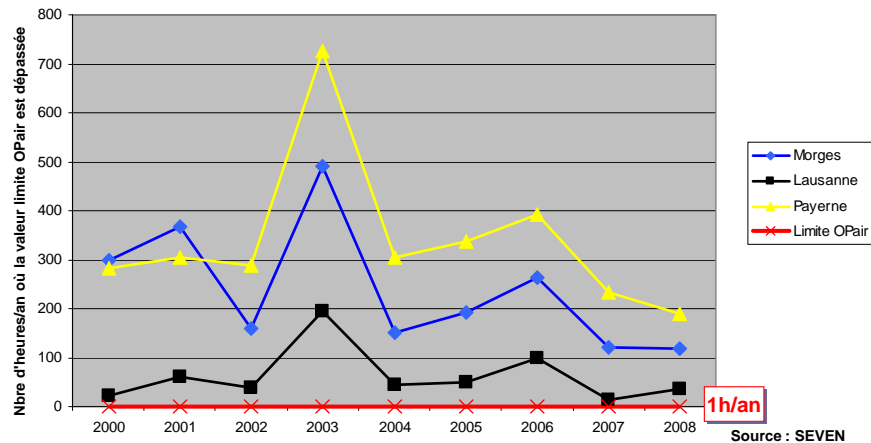
(Source : SR)

Rappel sur objectifs VIA SICURA

Art. 6c, al. 2, P-LCR : Élimination des points noirs et des endroits dangereux potentiels ; tous les endroits dangereux et les points noirs du réseau routier doivent être identifiés et éliminés.

Art. 6c, al. 1, P-LCR : Analyse des points noirs et des endroits dangereux ; il convient d'identifier et d'analyser à l'échelle de la Suisse les caractéristiques principales des accidents et les endroits dangereux.

Qualité de l'air : Ozone



Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

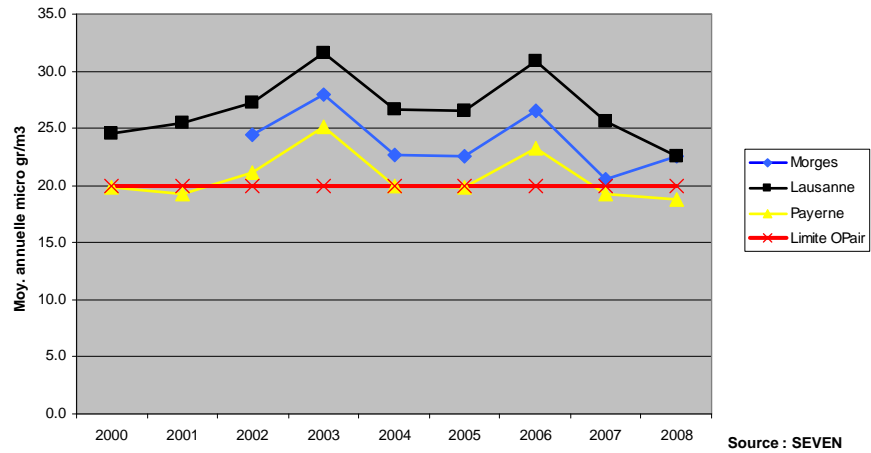
16

La limite OPair est fixée à une heure de dépassement par an. Donc elle est dépassée partout !

A noter que :

- les zones de campagne souffrent davantage que les villes, parce que l'ozone est partiellement détruite la nuit en ville par d'autres polluants ;
- l'influence du trafic est déterminante, par l'émission d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils, des polluants responsables de la formation d'ozone ;
- les conditions météorologiques sont déterminantes : voir 2003.

Qualité de l'air : particules fines



Conférence de presse du 30 mars 2009

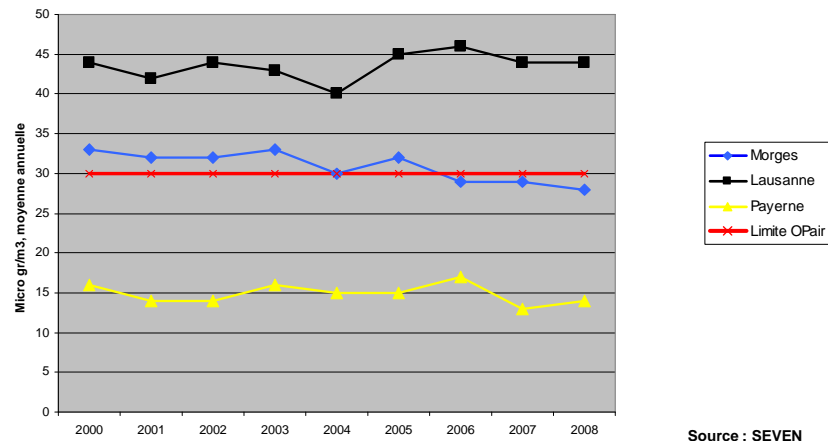
Département des infrastructures

17

- Pour les particules fines, on constate de larges dépassements de la limite OPAir.
- Même les zones les moins urbanisées sont touchées.
- Les facteurs climatiques ont également une forte influence.

Qualité de l'air : NO2

Dioxyde d'azote (NO2)



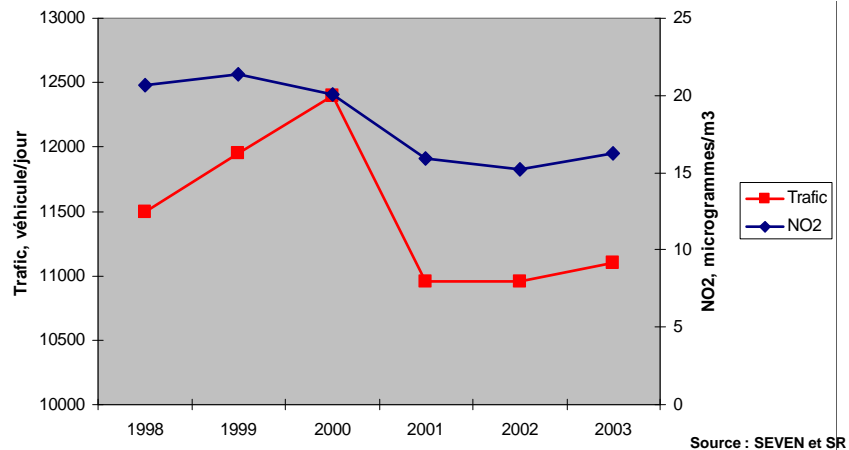
Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

- La concentration d'oxyde d'azote est directement liée au trafic et à la densité du bâti.
- Les zones rurales s'en sortent, mais pas les zones urbaines où l'on observe une stagnation des concentrations.

Qualité de l'air : NO2 cas de la route de Berne

Relation trafic - dioxyde d'azote



Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

19

La relation n'est pas parfaite, peut-être parce que l'air est mesuré à La Rape, près de Vucherens, alors que le trafic l'est près de Montpreveyres (5-6 km d'écart).

Mais l'effet de l'ouverture de N1 Yverdon - Avenches a eu un effet très net sur le trafic sur la route de Berne et par conséquent sur la qualité de l'air le long de cet axe routier.

Qualité de l'air : conclusions

- L'évolution de la qualité de l'air est fortement dépendante de l'évolution des charges de trafic
- Les zones urbaines ne sont pas les seules à être concernées par la pollution de l'air
- La situation est critique sur de larges territoires pour les trois polluants que sont l'ozone, le dioxyde d'azote et les particules fines
- Le respect de la législation en matière de qualité de l'air implique un frein à la croissance du trafic motorisé

Les limites acceptables en matière de qualité de l'air obligent à mettre un terme à la croissance du trafic motorisé, du moins sous sa forme actuelle. On peut imaginer qu'avec des moteurs électriques rechargés à l'énergie solaire, l'équation se poserait en d'autres termes.

Appréciation générale de la situation en matière de transports

- Le taux de motorisation descend mais... la population augmente
- La qualité de desserte s'améliore mais... la population s'étale
- La part modale de la voiture régresse mais... les besoins en transport augmentent globalement
- Chaque voiture pollue moins mais... leur nombre croît

Donc beaucoup de progrès encourageants mais... annihilés par d'autres éléments d'évolution.

Que fait le canton pour que la balance penche du bon côté ?

Constat très réjouissant : l'essentiel de la croissance des besoins en déplacements est absorbé par les transports publics. Mais pas la totalité, puisque le parc automobile vaudois comptait 5'400 voitures de plus en 2008 (pour 16'400 habitants de plus).

Le fait est que la croissance rapide de la population et son étalement posent un vrai défi au canton de Vaud : comment répondre aux besoins légitimes des gens tout en leur garantissant une bonne qualité de vie, tant sur le plan des nuisances du trafic (pollution, bruit) que sur la facilité à se déplacer : transports publics performants et agréables, routes fluides ?

En d'autres termes, même si la part modale de la voiture régresse, comme les besoins en trafic croissent globalement, dans l'absolu le trafic augmente.

Ces dernières années, le canton de Vaud a su relever le challenge de la mobilité dans une zone en forte croissance. Il s'agit maintenant d'intensifier encore les efforts en faveur d'une meilleure qualité de vie.

On ne peut pas faire grand-chose contre l'augmentation de population. Quant à la propreté des moteurs, elle dépend des normes européennes et des choix individuels (le diesel consomme un peu moins que l'essence mais pollue davantage).

En revanche, on peut agir sur deux axes :

- contre l'étalement de la population et des emplois;
- pour le transfert modal en faveur des transports publics.

Que fait le canton ?

1. Contre l'étalement de la population

- Plan directeur cantonal : limitation des zones à bâtir
- Projets d'agglomération : l'urbanisation vers l'intérieur
- Axes forts de transports publics dans le cadre du PALM : tramway et trolleybus en site propre
- La bonne activité au bon endroit (méthode ABC)

PALM : Plan d'agglomération Lausanne-Morges

Que fait le canton ?

2. Pour le transfert modal

- 2008, mise en service du M2
- 2010, mise en service de 6 nouvelles rames LEB → cadence à 15 min
- 2011, mise en service des rames abaissées FLIRT
- 2012, mise en service de la gare Prilly-Malley
- 2016, mise en service de la liaison Cornavin - Eaux Vives - Annemasse, des points d'évitement de Mies et Chambésy et augmentation de la cadence du RER franco-valdo-genevois entre Annemasse et Coppet (15 min), respectivement du RE Annemasse - Nyon (30 min)
- 2016-18, mise en service de la 4ème voie Lausanne - Renens, aménagements des terminus de Cully et Cossonay et augmentation de la cadence du RER vaudois (15/30 min)
- Extension des communautés tarifaires
- Promotion des plans de mobilité et des mobilités douces

Que fait le canton ?

3. Pour la route

Tout en encourageant le transfert modal pour absorber l'essentiel de l'augmentation de la demande en transport, le canton tient à des liaisons routières de qualité pour répondre à la croissance du trafic motorisé :

- 2009, crédit cadre pour un entretien routier supplémentaire de 4.4 millions
- 2009, formalisation de la vision de la structure du réseau cantonal (RRVD 2020)
- Début 2010 : mise en service de l'utilisation dynamique de la bande d'arrêt d'urgence sur l'autoroute entre Morges et Ecublens
- 2010, requalification de la RC1, secteur EPFL
- 2012, assainissement de la route du col des Mosses, afin de l'adapter au passage des 40 tonnes
- 2012, mise en service de la H 144
- 2012-2013, mise en service de la RC 177
- 2014, adaptation aux 40 t. de l'ensemble du réseau prioritaire RC
- 2015, nouvelle jonction autoroutière à Ecublens
- 2018, nouvelle jonction autoroutière à Nyon

Conclusions

Compte tenu de la croissance de la population et de celle des besoins de chacun, la question des transports est complexe.

Mais, grâce à ses projets nombreux et ciblés, le canton a la situation bien en main : l'objectif de diminuer la part modale des transports motorisés de 75 % en 2005 à 70 % en 2012 est réaliste :

En trois ans (sur sept), on a fait presque la moitié du chemin!