

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 2009 : 697'802 habitants

+1.9% en 2009

+2.4% en 2008

+1.6%/an entre 05-09

Districts 2009 :

- Gros-de-Vaud +3.1%

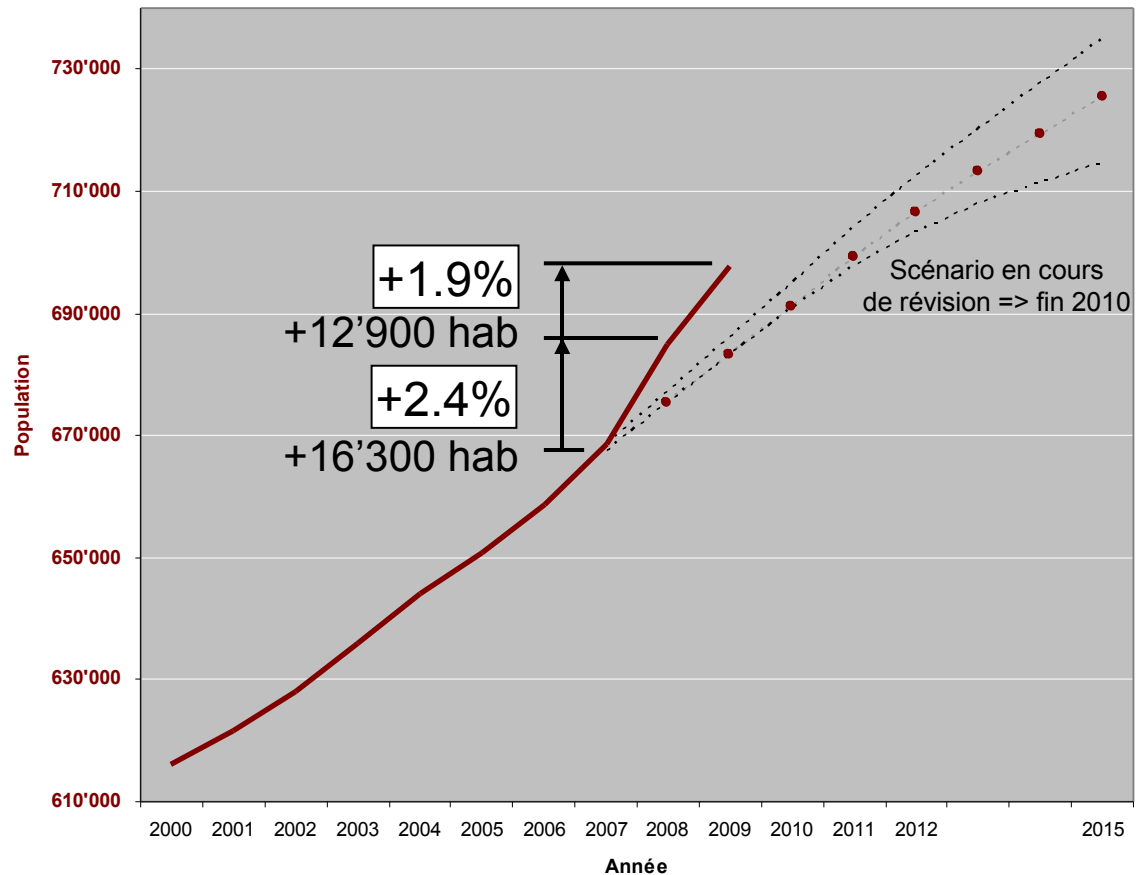
- Lausanne +2.7%

(+3'920 hab)

- Broye-Vully +2.0%

- Nyon +1.9%

(Nyon +2.4%/an depuis 2005)



Taux de motorisation (IDD15.4)

Nb de voitures de tourisme pour 1'000 habitants

Voitures de tourisme

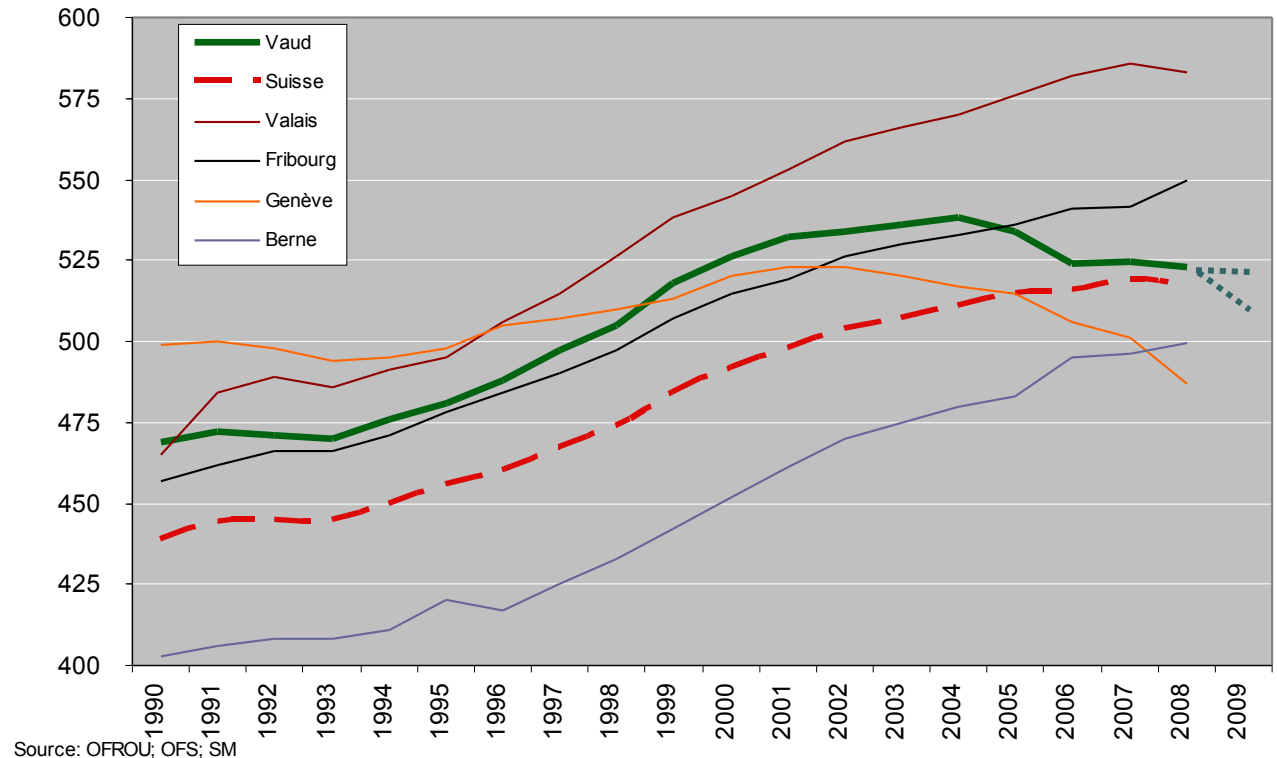
06-07 : +4'000 (+1.1%)

07-08 : +5'400 (+1.5%)

Taux 2007 => 2008

VD : 525 => 523

CH : 519 => 517



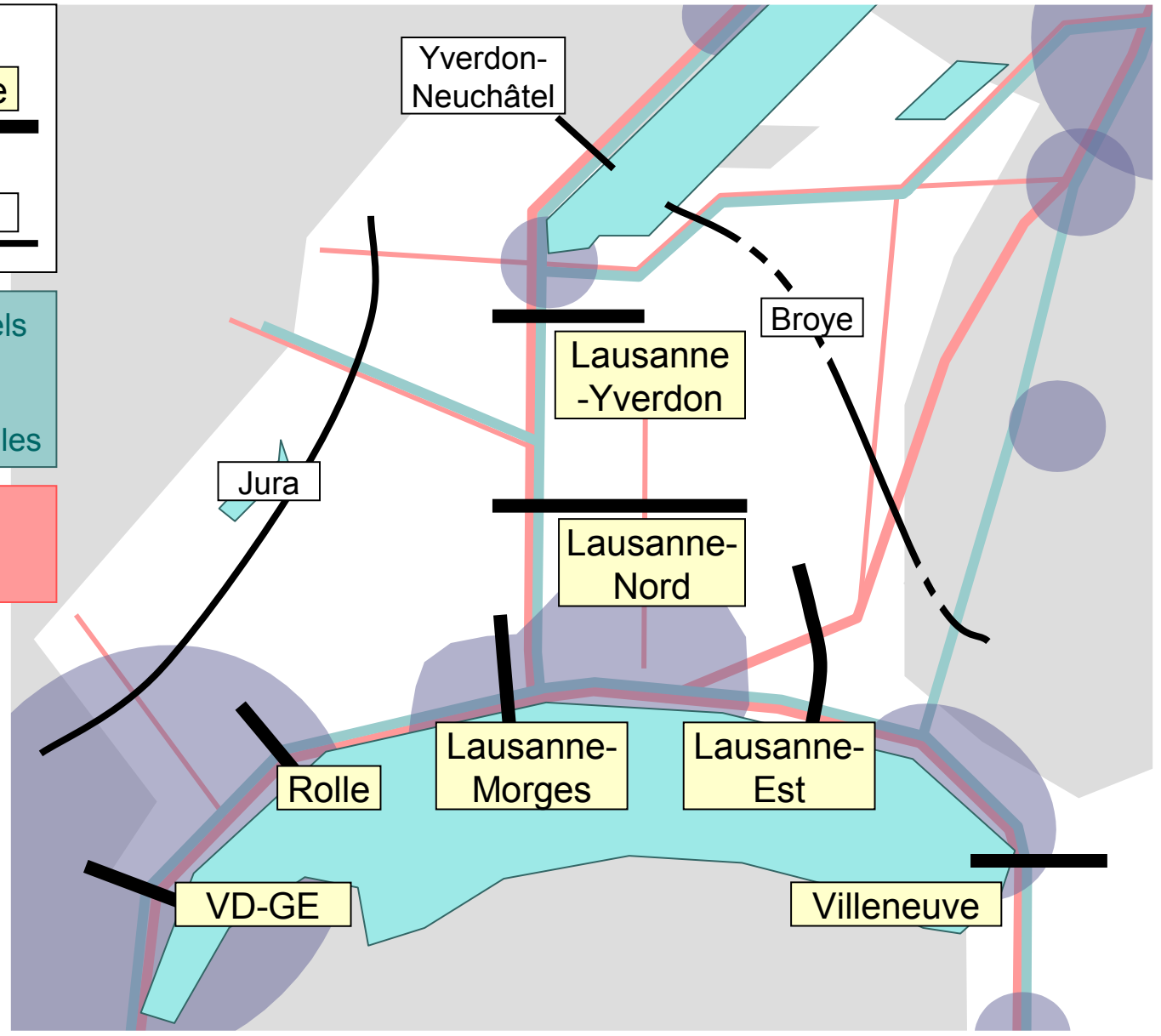
Écrans : flux inter-agglo et frontières VD

Ecran	
- principal (7)	Rolle
- secondaire (3)	Jura

TIM – transports individuels motorisés
=> autoroutes + routes principales

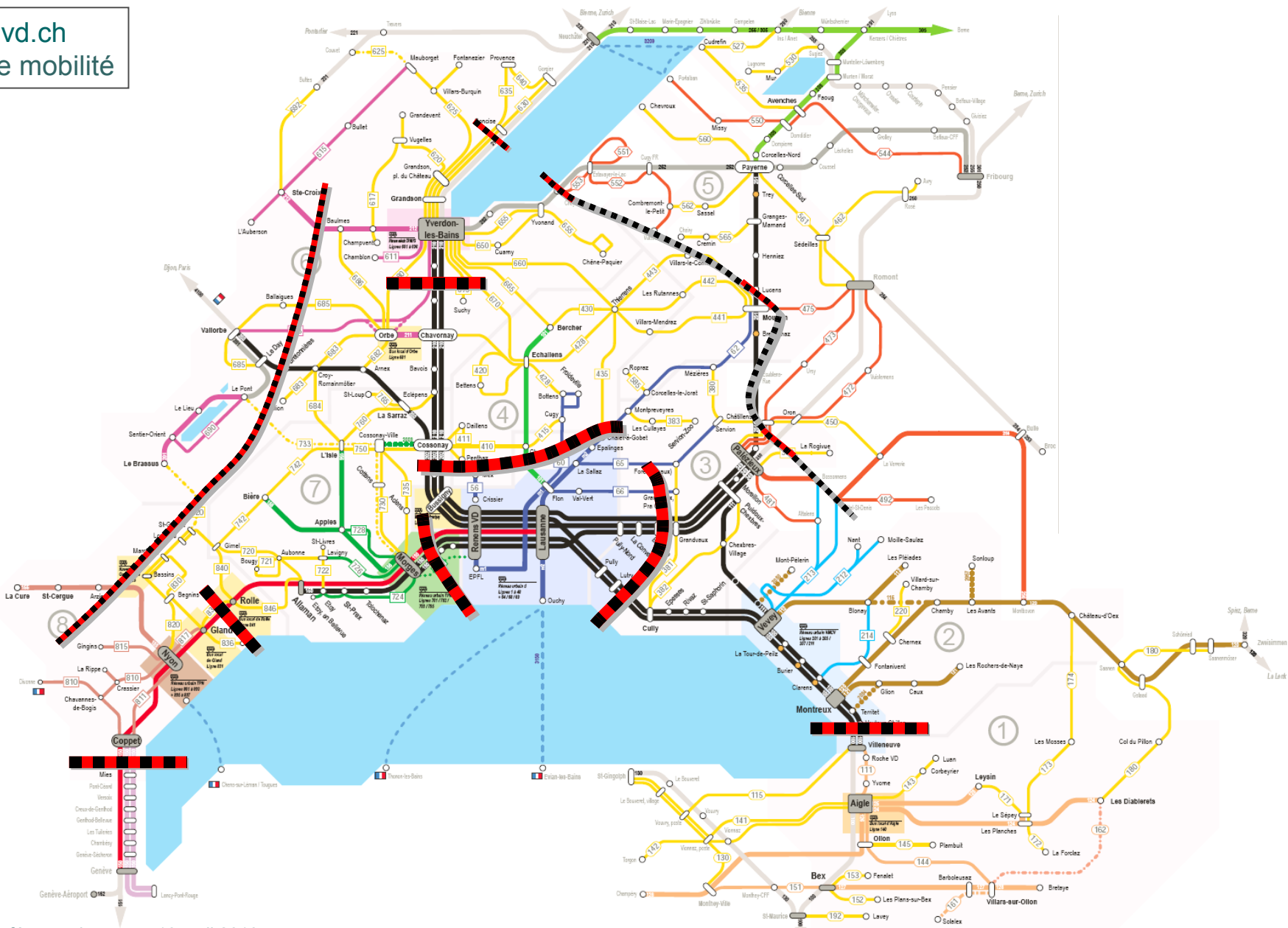
TP – transports publics
=> Ô + `

Agglomérations



Écrans : lignes transports publics VD

www.vd.ch
thème mobilité

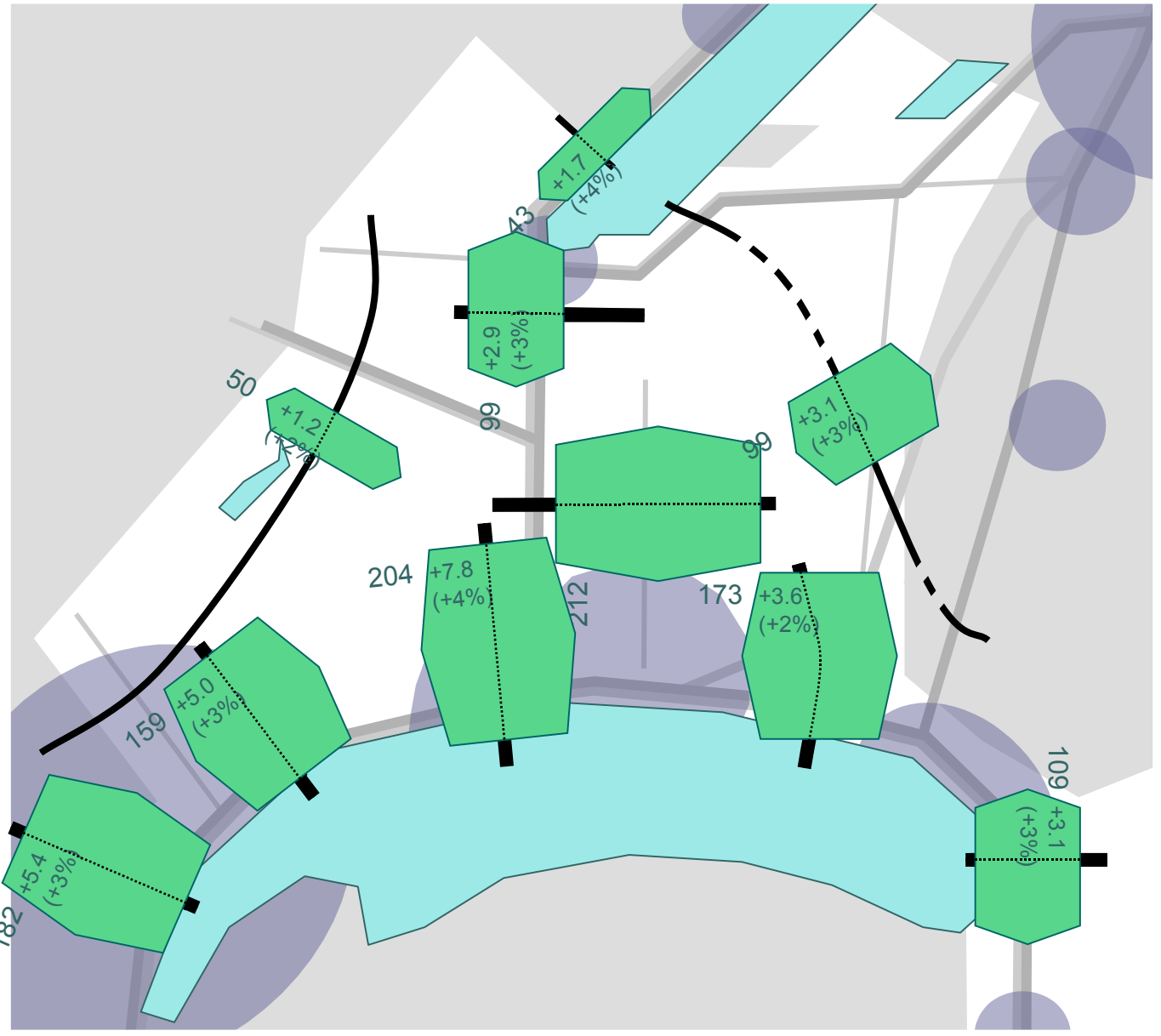
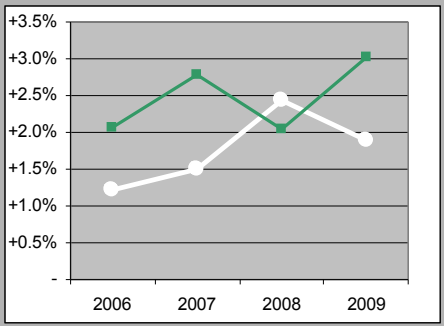


Écrans : déplacements motorisés effectifs

TIM+TP 2009 (08-09)
 (pers) 80 +1.0
 (+2%)
 [en milliers]

Déplacements 2009
 + croissance 08=>09

Evolution croisée de la population (en blanc) et de la mobilité aux écrans



Écrans : croissance trafic routiers et voyageur TP

2009 (08-09)

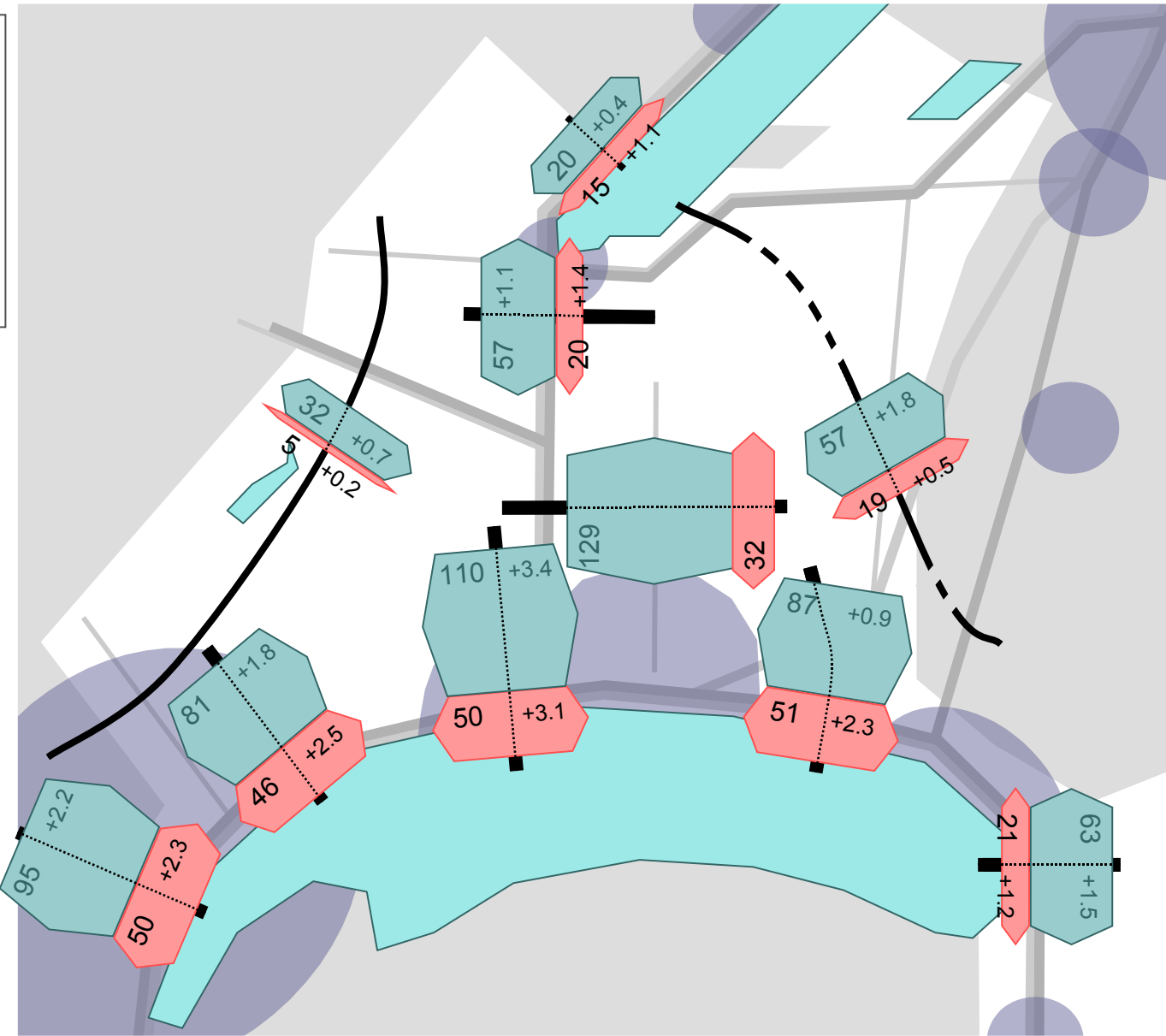
TIM (voit.) 62 +0.2

TP (voy.) 20 +1.0

Ô

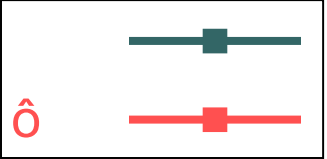
[en milliers]

Flux TIM (voitures) et TP (voyageurs) 2009 + croissance 08=>09



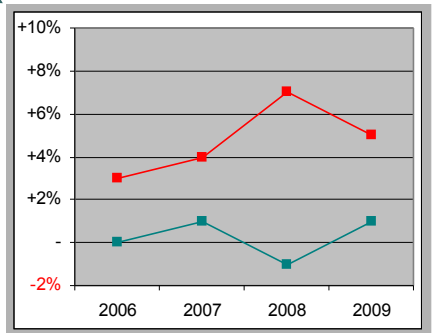
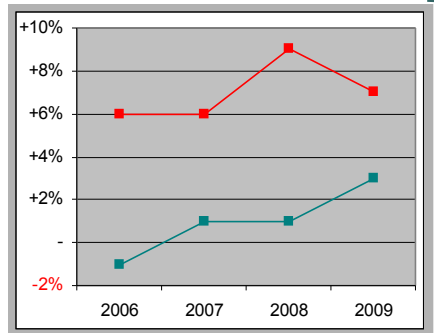
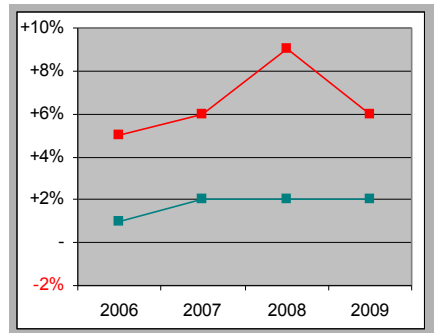
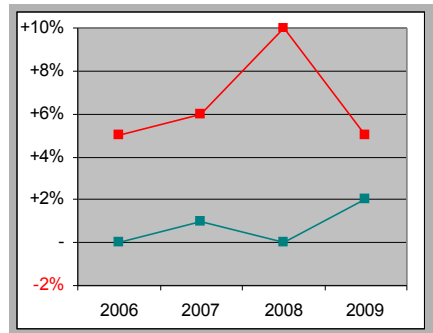
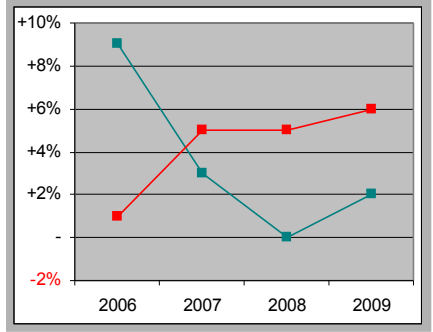
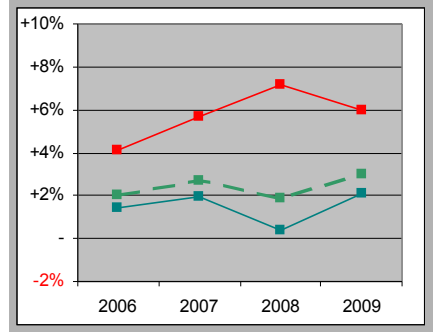
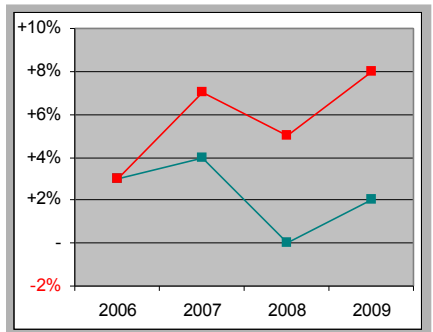
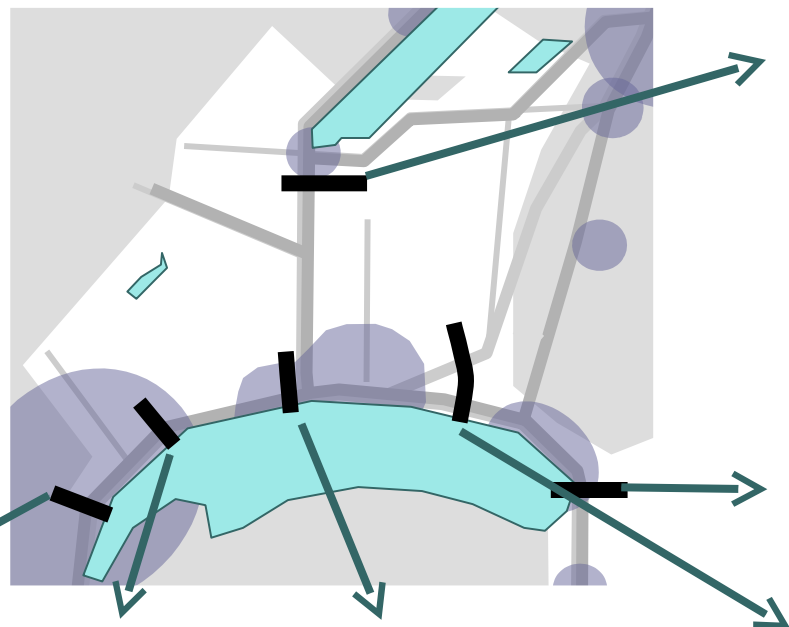
Écrans : comparaison des croissances TP vs TIM

Comparaison de taux d'évolution des trafics TIM et TP sur les écrans principaux



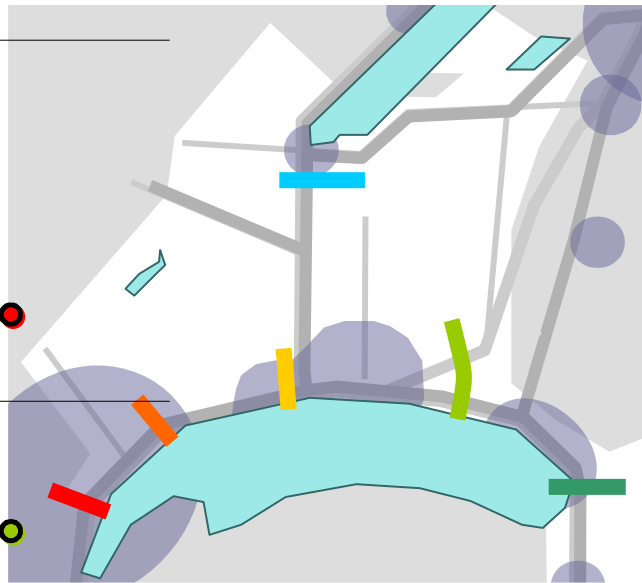
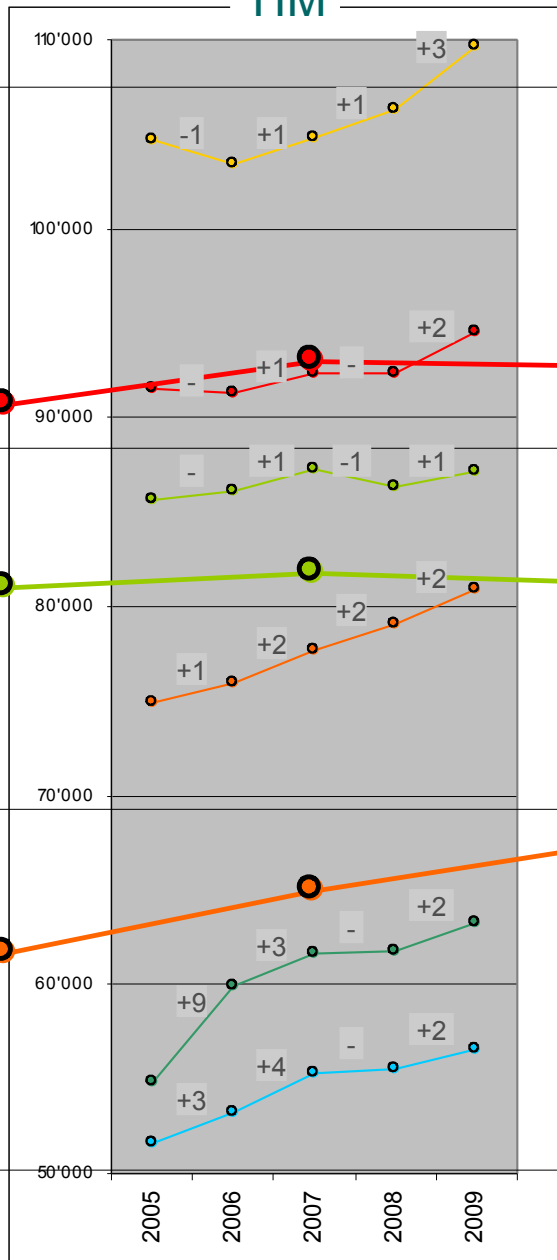
Croissance des TP ↗ TIM

Comparaison des évolutions globales des écrans principaux TIM et TC par rapport à celle des déplacements (en vert)



Écrans : croissance trafics par axe (2005-2009)

TIM

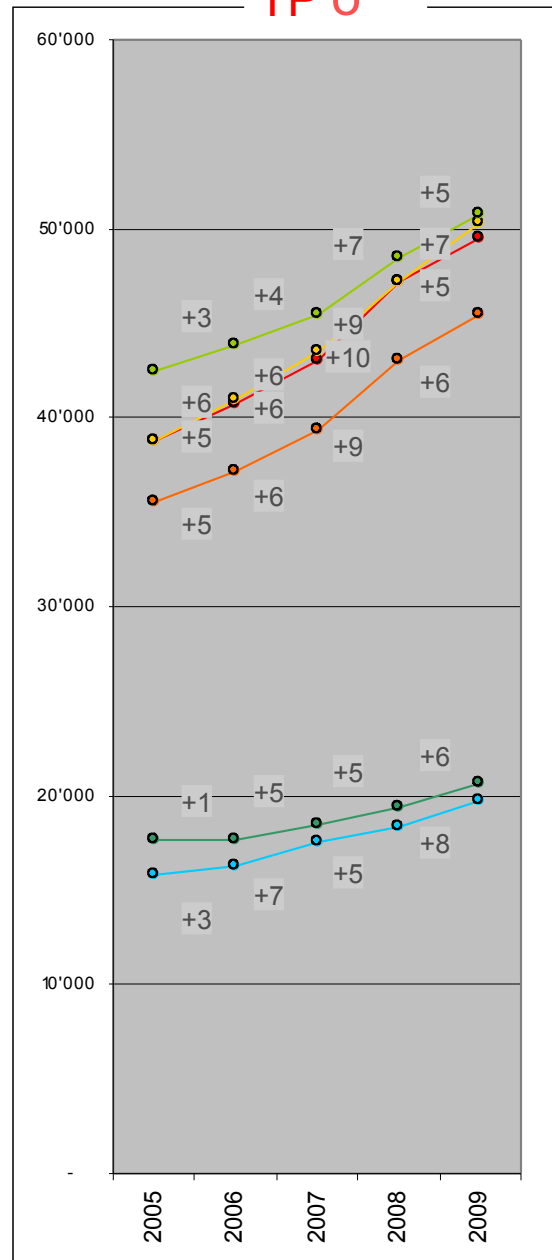


Évolution des trafics TIM et TP sur les écrans principaux

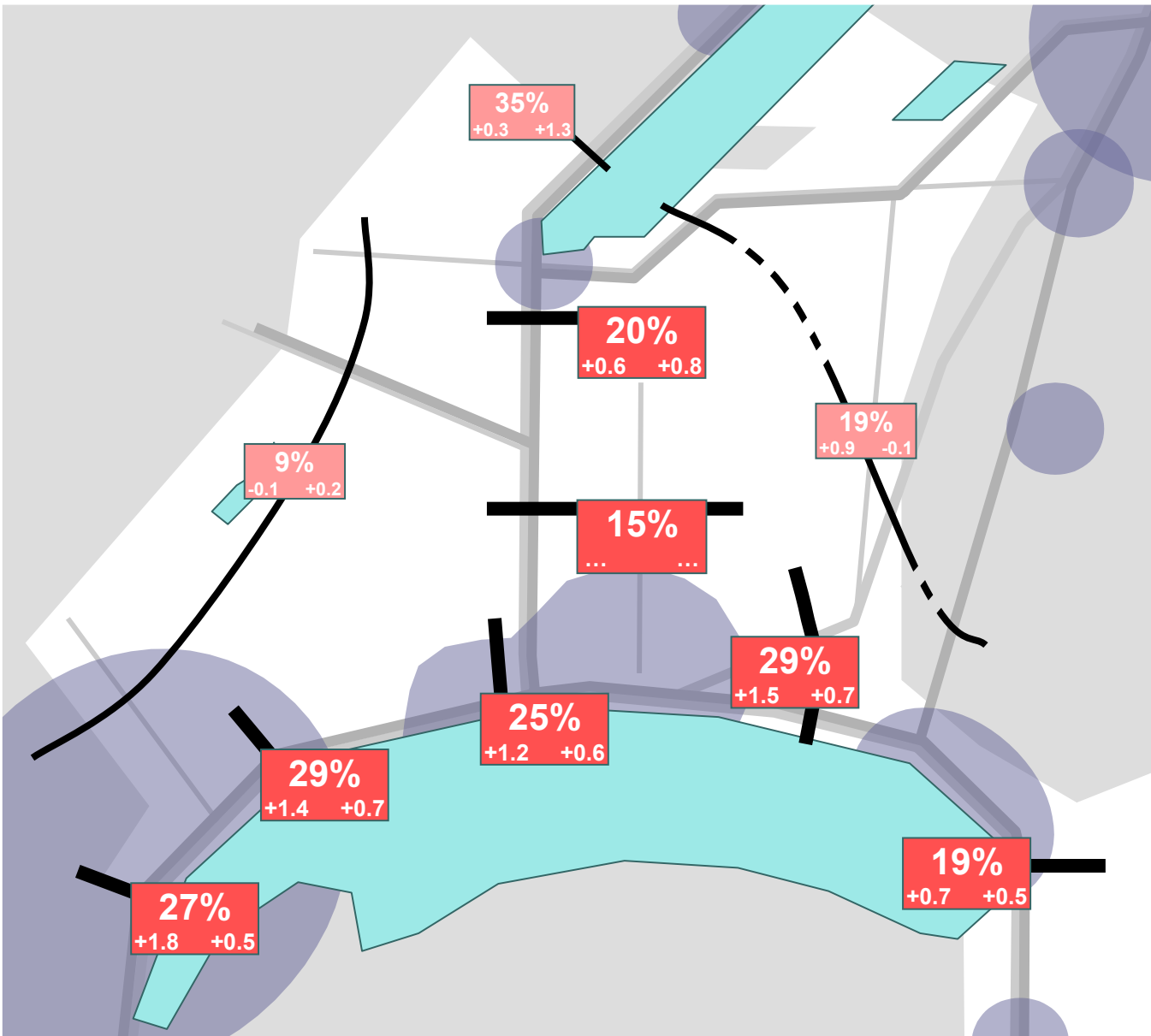
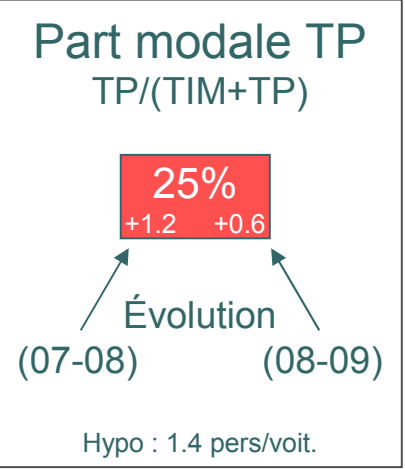
- VD-GE
- Rolle
- Ls-Mg
- Ls-Est
- Vill
- Ls-Yv

+1 : augmentation relative annuelle de 1 %

TP ô

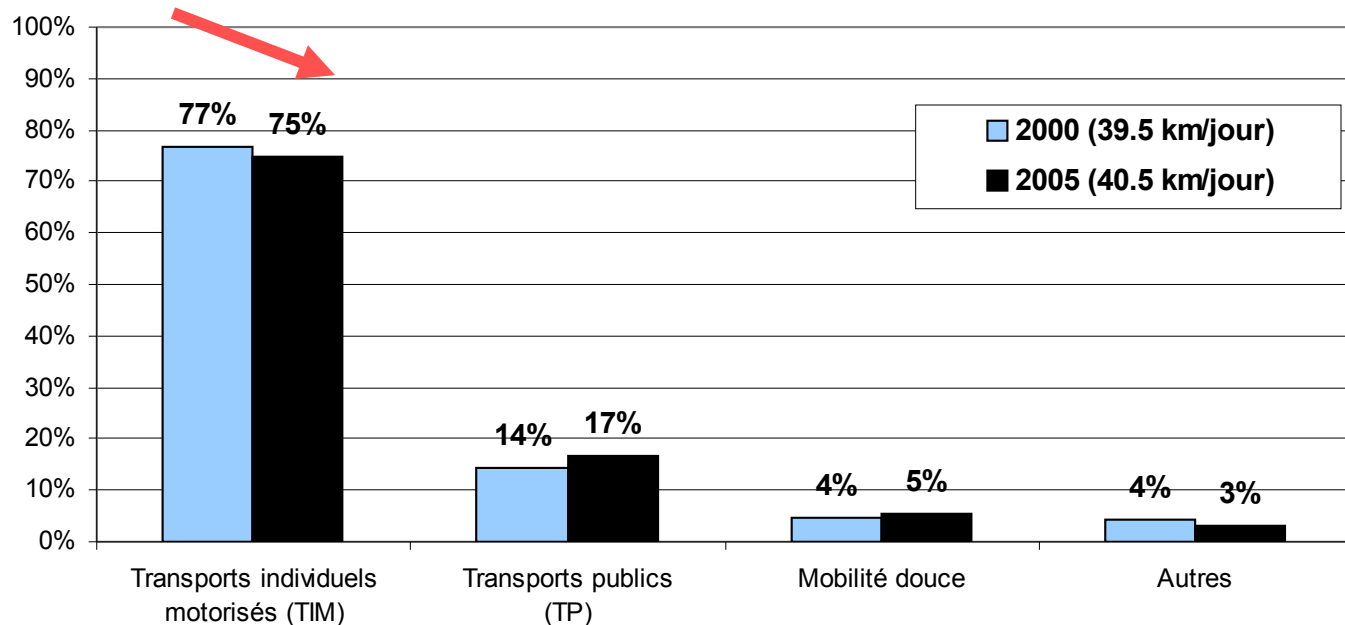


Écrans : répartition modale / gain parts de marché TP



Répartition modale (IDD15.2)

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



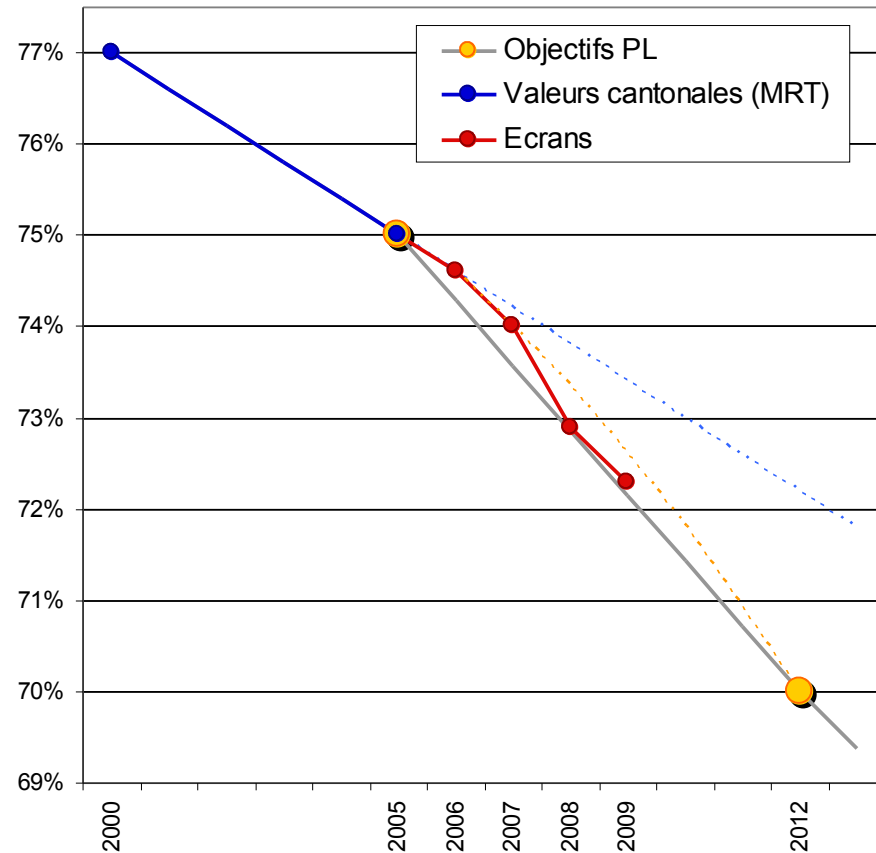
Source : OFS; SCRIS

Répartition modale (IDD15.2)

Objectifs programme de législature

Part des TIM (% de km)

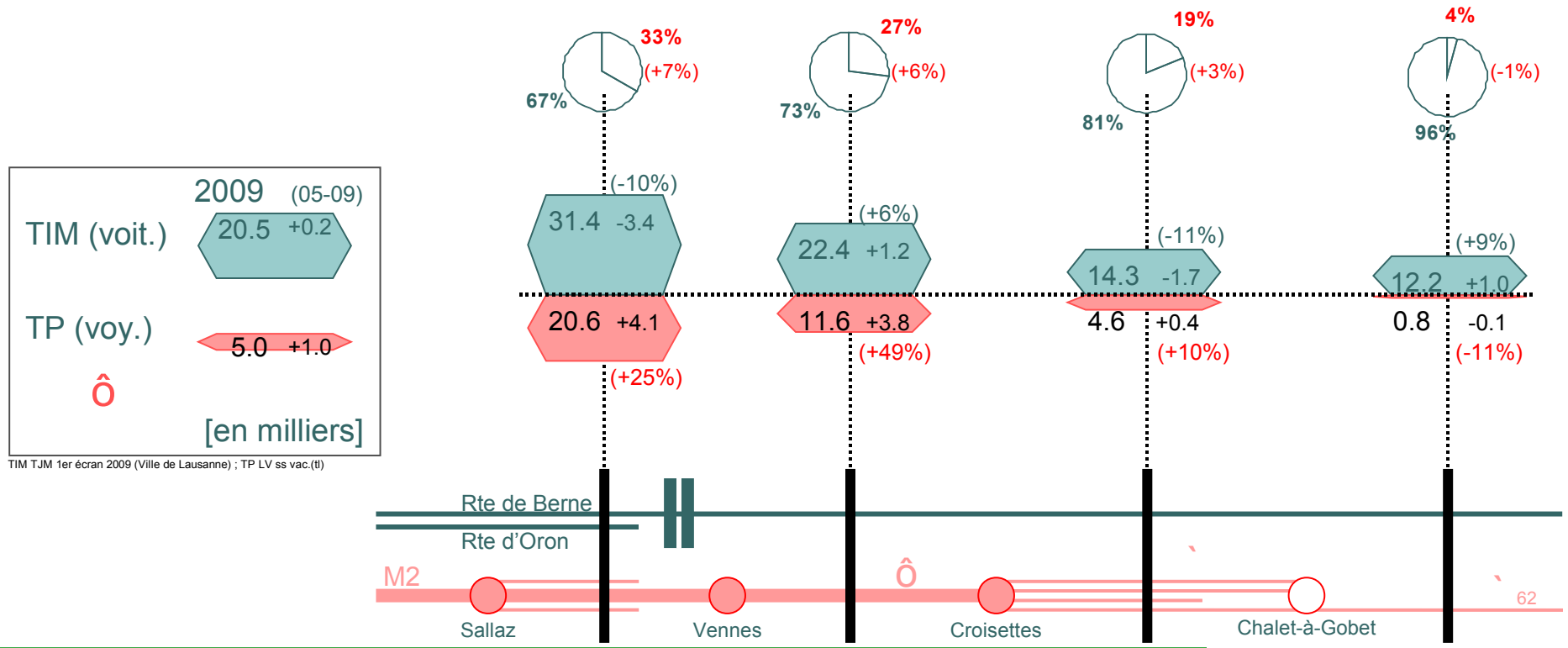
Part des TIM (% de km)



70%
en 2012

Les effets du M2 sur le route de Berne

Différence entre 2005 et 2009 : l'effet local du M2



TP : Qualité de desserte (IDD15.3)

Population et emplois desservis par les TP

15.3. Qualité de desserte du territoire par les transports publics

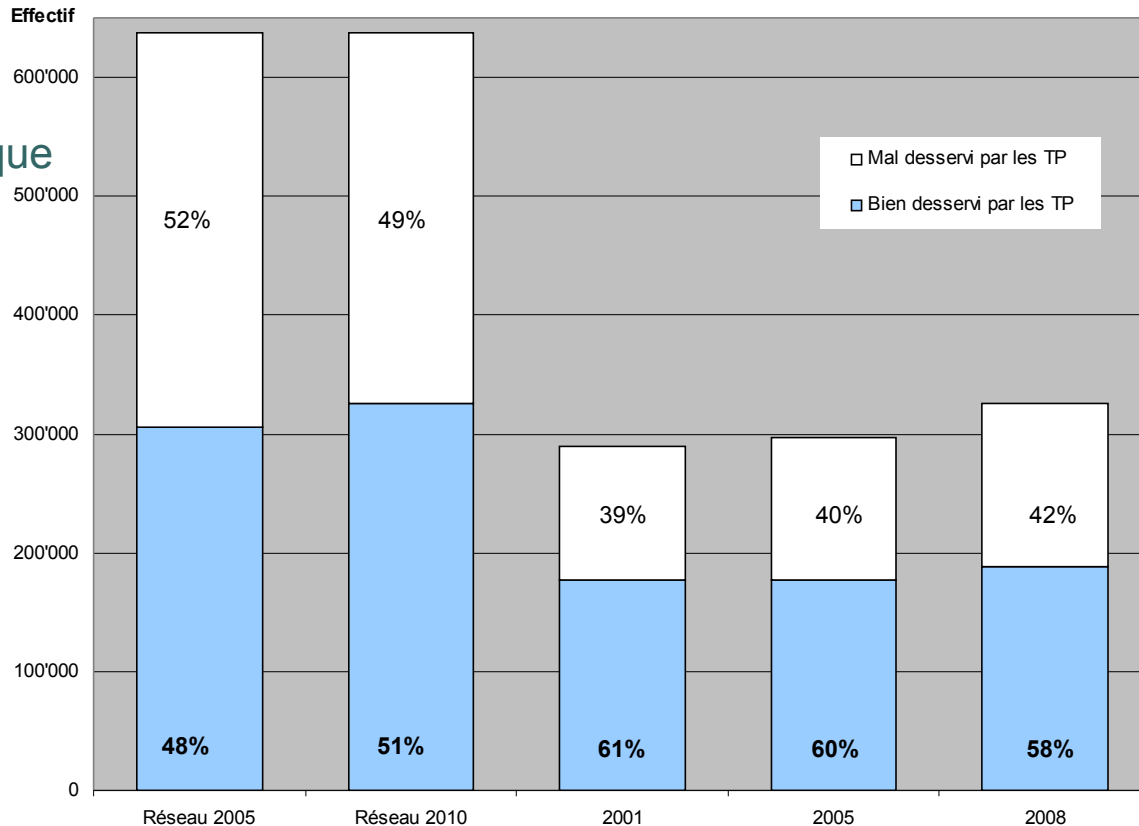
Parts de la population et des emplois bien/mal desservis par les transports publics, Vaud

(A)

(B)

Population 2000 (RFP) :
effets de l'amélioration de l'offre TP

Emplois : effets de la localisation
des activités (Réseau 2010)



Source: OFS; SM.

Variation de l'effectif

Légère baisse (54% à 53%)

- ↗ offre TP (sur 5 ans) compense presque
- ↘ localisation H+E (sur 10 ans)

Habitants :

- (A) + 3 pts => offre TP (05-10)
- 2 pts => localisation (90-00)

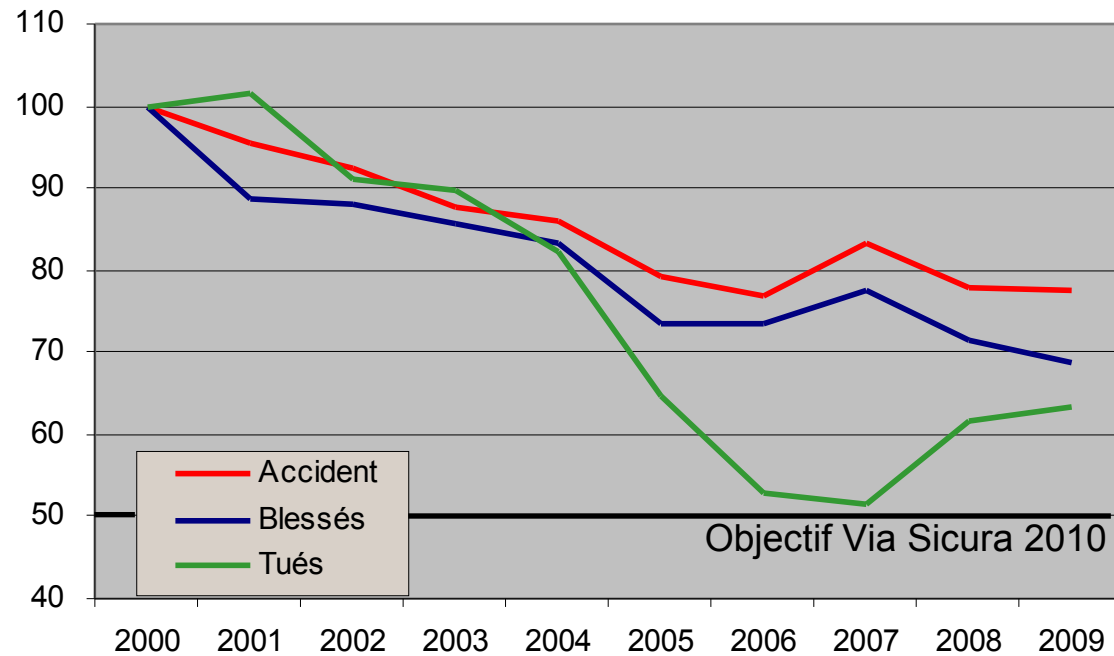
Emplois

- + 2 pts => offre TP (05-10)
- (B) - 3 pts => localisation (01-08)

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

Canton de Vaud :
évolution du pourcentage
des accidents, des blessés
et des tués
par rapport à 2000

Indice 100
= année 2000



Objectif Via Sicura :

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

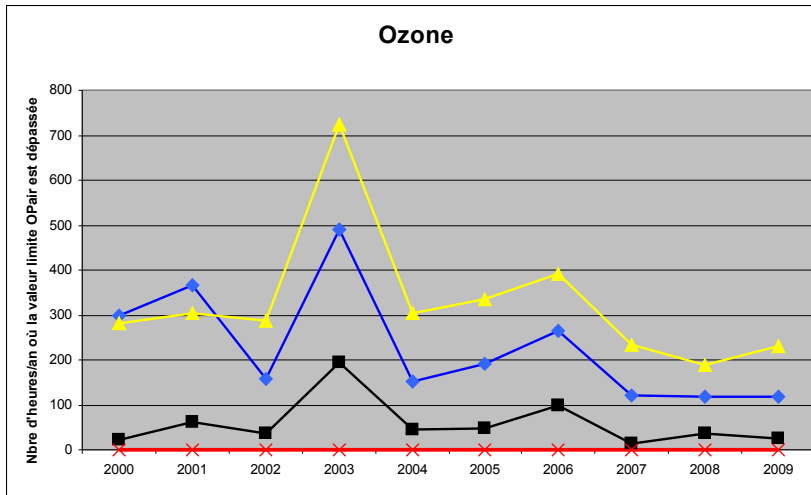
	2000	2008	2009	cible => 2010	=> 2020
Tués	68	42	43 (-37%)	34	24
Blessés graves	468	321	310 (-34%)	234	164

TIM : points noirs

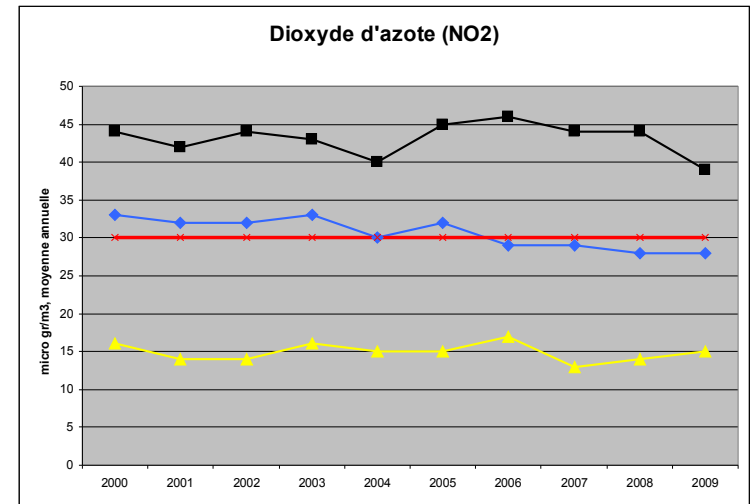
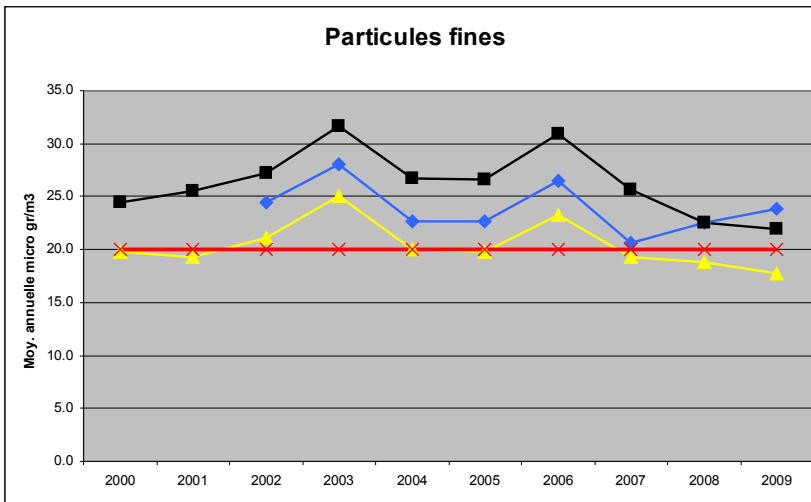
Traitement des points noirs sur le canton

- ▶ Suivi de l'accidentologie du réseau cantonal
- ▶ Mise en évidence des points noirs
- ▶ Objectif :
Analyse, proposition et assainissement de 5 à 10
points noirs par année

Qualité de l'air : Ozone, particules fines et Oxyde d'azote



Source : SEVEN



Bilan 2009

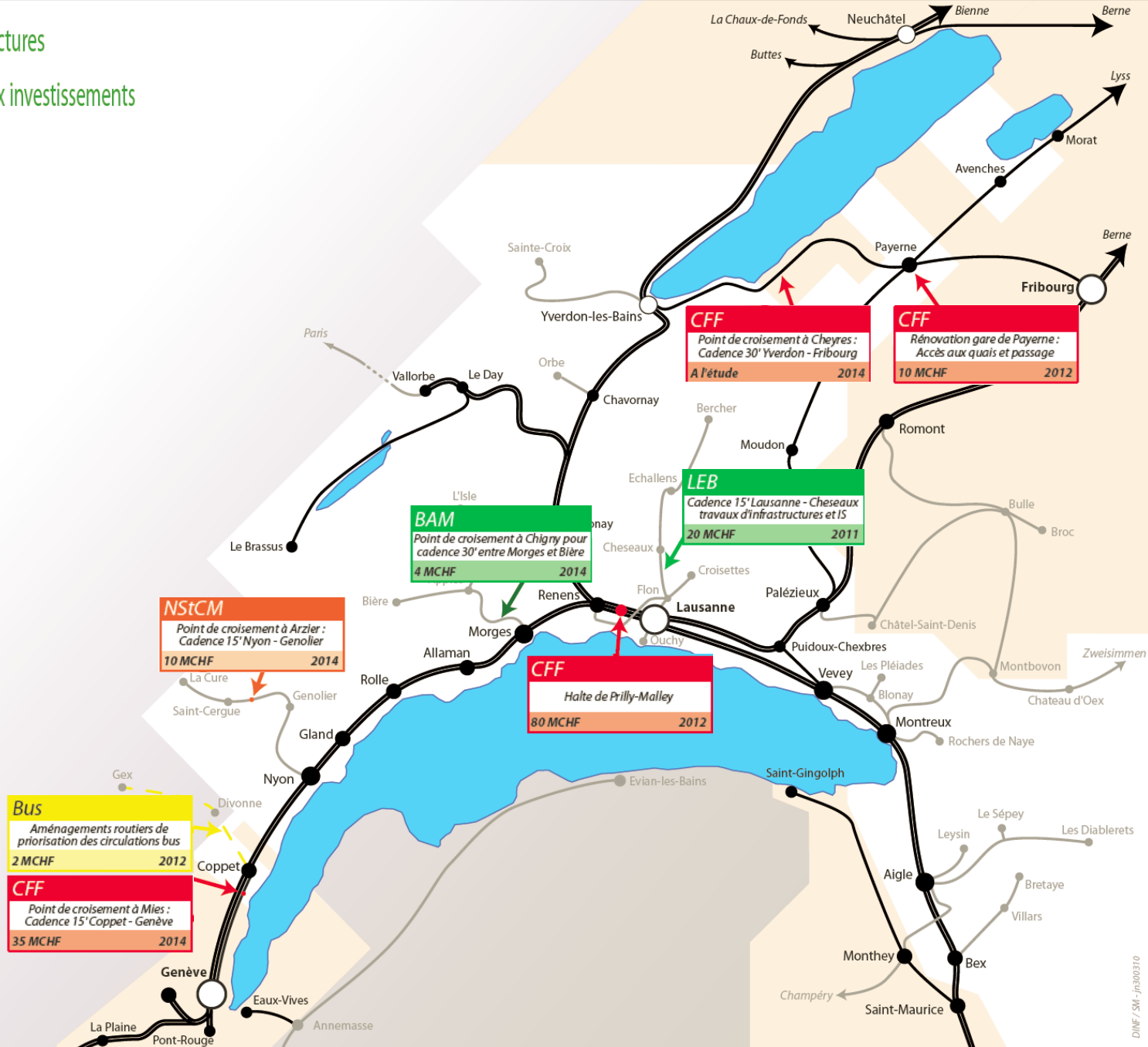
- 1^{ère} année d'exploitation du métro m2 en 2009 (21.9 millions de voyageurs) et du réseau tl 2008



- Livraison de la 1^{ère} rame flirt le 12 novembre 2009

Projets « mobilité »

- Stratégie cantonale de promotion du vélo
- 2010, mise en service de 6 nouvelles rames LEB → cadence à 15 min
- 2011, mise en service de toute la flotte des rames abaissées FLIRT + DOMINO
- 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)
- 2018, 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)



Plans de mobilité d'entreprise : Les entreprises agissent sur leur propre trafic

Objectif : Diminuer la pression sur l'environnement et sur le réseau routier en particulier.

Moyens :

- Pour les pendulaires : subvention aux abonnements de transport, navettes d'entreprise, couverts à vélos, systèmes de covoiturage, télétravail, le tout compensé par des parkings payants.
- Pour les déplacements professionnels : transports publics complétés par les services d'une coopérative d'auto-partage



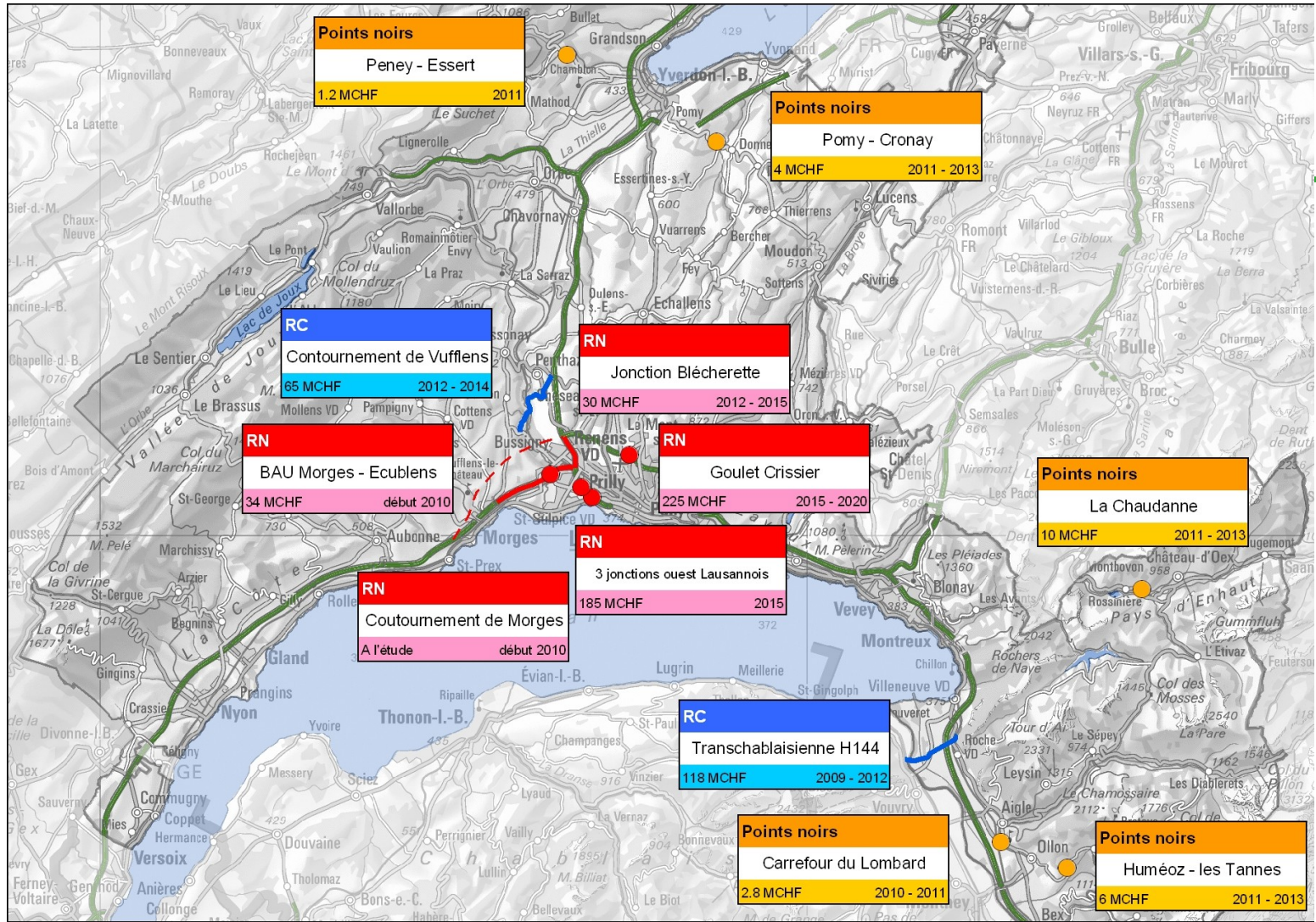
Résultat : de plus en plus d'entreprises gèrent les déplacements qu'elles engendrent. Exemples de réalisations en 2009:

- Entreprises: Nestlé Orbe, Orange Communication Renens
- Administrations: Villes de Nyon et de Lausanne
- Zone d'activités: Littoral Parc

En 2010, lancement du Prix de Suisse occidentale de l'entreprise écomobile !



Principaux projets routiers



Un réseau routier optimisé (1)

- Une vision pour les routes cantonales : le RRVD 2020
- Une utilisation des routes nationales optimisée, en partenariat avec l'OFROU
 - Utilisation de la BAU entre Morges - Ecublens (début 2010) : 34 mio CHF
 - Nouvelles jonctions dans l'Ouest Lausannois (2015) : 185 mio CHF
 - Dédoulement de la jonction de la Blécherette (2012 – 2015) : 92 mio CHF
 - Suppression du goulet d'étranglement de Crissier (2015 – 2020) : 225 mio CHF
 - Lancement des études pour le grand contournement de Morges (début 2010)
- Un maillage du réseau cantonal complété
 - H144 transchablaisienne (2009 - 2012) : 118 mio
 - RC177 contournement de Vufflens-la-Ville (2012 - 2014) : 65 mio

Un réseau routier optimisé (2)

- Un assainissement du réseau
 - Suppression des points noirs et de passages à niveau
 - Correction de tronçons
 - Assainissement du bruit, dans le cadre de conventions avec la Confédération
- Une requalification de certains tronçons
 - Mesures A des projets d'Agglo (RC1 et RC 76) **(2012 – 2014)**
 - RC 1 entre Lausanne et Genève (1er tronçon secteur de l'EPFL **(2010 – 2011)**)
- Une adaptation des routes cantonales aux 40 tonnes
- Une accélération de l'entretien, selon le concept de la stratégie RRVD 2020

Premier bilan de l'utilisation de la BAU Morges - Ecublens

Après deux mois et demi d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute, on constate :

- la suppression des bouchons chroniques aux heures de pointe :
 - sur le tronçon Morges - Ecublens
 - sur les tronçons adjacents
- une bonne adaptation du comportement des automobilistes
- une utilisation de la voie de droite satisfaisante

Mais :

- nécessite une certaine attention des automobilistes
 - demande un contrôle visuel humain
 - inutilisable en cas de brouillard ou de neige
- **un excellent palliatif, pas une mesure généralisable sur de longs tronçons**

Conclusions

- En 2009, le transfert modal continue, mais à un rythme un peu moins rapide qu'en 2008.
- Sur les écrans analysés, en 2009 la mobilité s'est accrue de prime abord plus rapidement que la croissance démographique.
- Les investissements prévus, tant pour la route que pour les transports publics vont permettre de répondre à cette demande.
- Il ne s'agit pas d'opposer la route aux transports publics, mais bien plus d'offrir une combinaison des deux, adaptée selon la région et le type d'urbanisation qui y prédomine.