

Rue de l'École de Céramique 8
1022 Chavannes-près-Renens

Mobilité et territoire 2050
**Office fédéral du développement
territorial ARE**
Section Planifications fédérales
CH-3003 Berne

CONCERNE : CONCERTATION PUBLIQUE DE LA PARTIE PROGRAMME

Chavannes-près-Renens, le 8 décembre 2020,

Madame, Monsieur,

Mobilité et territoire 2050, la partie Programme du plan sectoriel des transports, est un document essentiel à l'orientation future des transports en Suisse

L'Association bien vivre à Chavannes – abac 1022, particulièrement active dans le domaine de la mobilité dans l'Ouest lausannois, salue la clarté et la durabilité des objectifs généraux, qui visent à favoriser les transports publics et la mobilité douce, en particulier en milieu urbain.

Citons tout particulièrement :

- l'objectif de limitation de l'impact environnemental et de préservation de la qualité de vie (p. 5),
- l'encouragement des transports à faibles émissions et peu gourmands en surface, notamment les transports publics et la mobilité douce (p. 32),
- le constat de nécessité d'un changement de comportement (incluant le transfert modal) pour respecter les engagements de la Suisse (p. 14)
- la volonté d'agir sur l'offre de transports, les coûts (incluant les coûts dits externes) et le stationnement (p. 9, 22, 32 et 37),
- la volonté d'arrêter la course aux nouvelles infrastructures, qui ne doivent plus être systématiquement déterminées par une supposée « demande » (p. 15 et 32),
- la volonté de créer des parkings-relais efficaces, situés le plus près de la source possible (p. 11, 22-23 et 26).

Nos principales réserves concernant ces objectifs généraux sont les suivantes :

- le lien quasiment mécanique qui est fait entre augmentation de la population et augmentation de la demande en mobilité (p. 8), ne tient compte ni des évolutions en matière de télétravail notamment (le contexte actuel montre excellentement qu'une incitation forte au télétravail, certes aujourd'hui sous la pression de la pandémie,

provoque une diminution massive de la mobilité), ni de l'évolution de la structure par âge de la population, qui prévoit, selon le scénario de référence de l'OFS, un taux d'activité global en % en diminution d'ici 2050 (voir <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/population/evolution-future.assetdetail.12107011.html>). Conséquemment, le lien entre augmentation de la population et augmentation de la mobilité pour se rendre au travail est hautement discutable.

- la question de l'arbitrage en cas de conflits entre objectifs n'est pas réglée de manière satisfaisante. A notre sens, il est nécessaire de fixer dans le chapitre concerné (p. 39 à 41) une hiérarchie accordant une forte priorité aux questions climatiques. Dans le cas contraire, les intérêts économiques continueront à l'emporter, comme cela a été le cas jusqu'ici, sur les intérêts environnementaux, moins « rentables » à court terme.
- Les « corridors de développement » présentés en page 20 interpellent : il faut s'assurer que le « développement » de ces « corridors » ne se fasse pas au détriment des qualités environnementales des sites et des liaisons biologiques ; il est important de subordonner ce développement à l'exploitation des réserves situées dans la zone à bâtir.

Au niveau de la « Métropole lémanique », l'actuel développement massif des infrastructures ferroviaires traduit tout à fait les principes généraux sur une base locale, et nous nous en réjouissons grandement.

Toutefois, au niveau des transports individuels motorisés, ces lignes de conduite générales peinent à s'imposer dans la région, car l'articulation entre les principes et leur application locale nous semble faible.

Certes, le rapport reconnaît la situation peu satisfaisante de la région, et notamment des périphéries urbaines, qui accordent un poids excessif aux transports individuels motorisés (p. 67), et souffrent des nuisances dues à la présence des routes nationales (p. 65) ; il préconise le développement des « modes doux » et des transports publics (p. 63 et 64), de même que la création d'interfaces de transports (p. 65).

Mais les projets annoncés ne correspondent que peu aux objectifs généraux, voire même les contredisent. Il est significatif à cet égard de mentionner que la liste des projets d'infrastructures qui ont été retenus par la Confédération (par exemple p. 88 et 89 pour la Métropole lémanique) est donnée sans aucune indication des résultats que ces projets ont obtenu en termes d'évaluation du respect des principes qui sont explicités durant les 45 premières pages. Pourtant, p. 42, il est clairement écrit : « les critères d'évaluation (énoncés dans les parties infrastructurelles du plan sectoriel des transports et dans les messages PRODES) à appliquer pour prioriser et concrétiser les projets de la Confédération en matière d'infrastructures et les critères d'évaluation relatifs au cofinancement des mesures du Programme en faveur du trafic d'agglomération prennent en considération les principes figurant aux chapitres 3 et 4 ».

Ainsi, les actuels projets d'intervention sur le réseau de routes nationales (listés en page 67) visent à renforcer la capacité de celui-ci, ce qui est contraire aux objectifs suivants :

- limitation de l'impact environnemental et de préservation de la qualité de vie (p. 5),
- encouragement des transports à faibles émissions et peu gourmands en surface, notamment les transports publics et la mobilité douce (p. 32),
- nécessité d'un changement de comportement (incluant le transfert modal) pour respecter les engagements de la Suisse (p. 14)
- volonté d'agir sur l'offre de transports (p. 9),
- la volonté d'arrêter la course aux nouvelles infrastructures, qui ne doivent plus être systématiquement déterminés par une supposée « demande » (p. 15 et 32).

De plus, le rapport mentionne explicitement que l'augmentation de capacité des routes nationales va avoir des conséquences négatives sur le réseau routier assurant la desserte fine (p. 63-64), mais n'en tire pas les conséquences nécessaires.

De même, on n'y trouve pas mention de la nécessité de créer des parkings-relais efficaces, situés le plus près de la source possible (p. 11, 22-23 et 26), et quelques emplacements suggérés pour ceux-ci ne figurent sur aucune carte régionale, par ailleurs très insuffisamment détaillées.

Au niveau des transports individuels motorisés, la seule vraie mesure qui nous paraît pleinement en accord avec les principes généraux est la mention, à peine esquissée, de la possibilité de requalifier « certains axes autoroutiers » en « boulevard urbain », ce qui permettrait une meilleure « intégration dans le contexte urbain » (p. 64). Là aussi, l'absence de localisation est fort dommageable : on attendra *a minima* la mention du tronçon Ecublens – Lausanne Maladière, qui cumule une intégration en milieu urbain, une fréquentation essentiellement locale (l'autoroute n'y assure que peu une fonction de transit), sans parler du fait qu'il s'agisse d'un « cul-de-sac ». Notons que l'infographie, à nouveau déficiente, ne mentionne pas du tout cette mesure.

En l'état, rien ne garantit donc l'application des principes généraux sur le terrain en matière de transports individuels motorisés. En s'appuyant mieux sur les principes généraux, le chapitre sur la Métropole lémanique devrait être beaucoup plus ambitieux et précis, incluant notamment :

- la création de parkings-relais hors des agglomérations,
- l'abandon de l'objectif d'augmentation de capacité sur le réseau routier national,
- une politique beaucoup plus volontariste de transfert modal,
- une politique de stationnement concertée au sein des agglomérations,
- la localisation des tronçons autoroutiers pour lesquels une requalification en boulevard urbain est prônée,
- une infographie permettant de localiser le plus précisément possible ces divers éléments.

Cette prise de position issue du groupe « vigilance urbanisme » de l'association, a été validée par le Comité de l'Association abac 1022 – Bien Vivre à Chavannes.