



## Réponse au postulat Suter

Envisager, dans notre région, un projet ambitieux de transport public, pour valoriser sérieusement le développement de la gare d'Allaman et délester la route

Déléguée municipale :

- Mme Sandra Linder, municipale

Aubonne, le 8 juin 2021/LER/cdu

## **TABLE DES MATIERES**

<b>1. Introduction</b>	<b>3</b>
<b>2. Développement</b>	<b>3</b>
<b>3. Conclusion</b>	<b>5</b>

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## 1. Introduction

### Dépôt du postulat Suter

Dans la séance du Conseil communal du 19 février 2019, Nicolas Suter dépose un postulat intitulé " Envisager, dans notre région, un projet ambitieux de transport public, pour valoriser sérieusement le développement de la gare d'Allaman et délester la route. »

Il vise les objectifs suivants :

1. Permettre un transfert significatif du trafic routier individuel sur des solutions de transports en commun innovantes.
2. Développer une réelle voie cyclable entre Montherod – Aubonne et la gare d'Allaman, avec une installation de parking pour vélos correctement dimensionnée.

Ce postulat fait suite à la motion Leutwiler pour un contournement d'Aubonne et tend à ce que la Municipalité envisage la mobilité dans son ensemble, et non pas uniquement du point de vue automobile, en particulier en direction de la gare d'Allaman et encourage le transfert modal.

## 2. Développement

### a) commission consultative transport et mobilité douce : premiers résultats

Consciente que l'augmentation du trafic, en particulier sur nos routes de traversée de localité, génère des nuisances de plus en plus importantes et que les enjeux de mobilité sont un défi pour l'avenir de notre commune, la Municipalité adhère à la création d'une commission consultative sur la mobilité.

La Commission consultative de transport et mobilité douce, souhaitée par la motion Leutwiler, est ainsi instaurée au printemps 2019. Elle initie ses travaux en juin de la même année. Après plus d'une dizaine de séances, ses premières propositions sont synthétisées dans le préavis 1/21 accepté le 12 février 2021 par le Conseil communal. Celles-ci sont en voie de réalisation dans le courant de ce printemps, puisque sont déjà opérationnels les Pike-e-bike, Vélo Cargo, étriers à vélos, banc de co-voiturage. L'élargissement du trottoir de la rue du Chêne et la création d'un abri pour vélos en gare d'Allaman s'effectueront dans un deuxième temps, dès que les procédures d'enquête le permettront.

Récemment la commission s'est occupée des tracés alternatifs pour les cyclistes. Leur signalétique est actuellement pendante au canton.

Ces mesures encouragent une mobilité douce alternative au transport individuel automobile, en particulier en direction de la gare CFF d'Allaman et constituent un nouveau complément aux transports publics.

### b) Travail des étudiants EPFL : recommandations

Parallèlement, la Municipalité s'est adjoint le concours d'une trentaine d'étudiants en mobilité de l'EPFL pour envisager des solutions innovantes en la matière. Selon la demande de l'EPFL, le contexte de l'étude ainsi que les groupes de personnes susceptibles de répondre aux enquêtes (autorités, employés communaux, commerçants, entreprises, transports, écoles) ont été définis par la Municipalité. Les conclusions des étudiants ont été présentées en mai dernier.

La question de la mobilité à Aubonne a été abordée au travers de thèmes avec les titres suivants :

- Étude sur les commerçants d'Aubonne
- La mobilité des élèves et de leurs parents sur les communes d'Aubonne et Allaman
- Mobilité à Aubonne : le cas des riverains de la Route d'Allaman

- Vélo à Aubonne : analyse de la situation d'un point de vue cycliste
- Un projet de mobilité partagée dans la région d'Aubonne
- Les entreprises
- Analyse de la ville d'Aubonne du point de vue de la mobilité (clubs sportifs)
- Enjeux actuels de mobilité autour du bourg d'Aubonne : vécus et choix modaux chez des résidents étudiants de niveau tertiaire

La présentation de mai a mis en évidence le résultat des consultations des divers groupes et les analyses correspondantes. Il en résulte un certain nombre de recommandations dont la municipalité évalue la pertinence ci-dessous :

#### Analyse des recommandations

##### a) Propositions en convergence avec celle de la Municipalité

Création d'un parking souterrain secteur gare	Parking dans le secteur indispensable et envisagé
Zone 20 à l'allée du Chêne	Analyse déjà effectuée entre le Canton et le SDIS Etraz Région. Cette limitation sera possible seulement lorsque la caserne sera déplacée en Chetry
Augmentation ligne de pedibus	En cours
Réduction vitesse rte d'Allaman de 50 à 30 et de 60 à 50 km/h	de 60 à 50 km/h à étudier
Instauration bande cyclable sur la RC 54	En cours
Meilleure signalétique au sol pour sécurisation cyclistes	En cours avec le Canton (DGMR)
Action bike to work ou bike to school	Evénements (p ex APE, TCS) existants, à développer
Pike et bike : afin de favoriser le rééquilibrage, tarif différencié à la montée et la descente	À voir avec SEFA suite à la phase de test
Parcours alternatif pour les cyclistes avec signalétique	En cours
Augmentation desserte TP (cadence 15')	En attente des mesures proposées par le Conseil d'Etat (24H du 12.03.21)

##### b) Propositions en contradiction avec la législation

Interdiction des poids lourds au cœur du bourg	RC en transit
Réduction vitesse rte d'Allaman de 50 à 30 et de 60 à 50 km/h	Réduction vitesse rte d'Allaman de 50 à 30 difficile car RC en traversée
Amélioration desserte Pré Baulan	Difficile, car hors lignes 721
Voie verte	Difficile, car voie verte envisagée par la zone agricole + contraintes légales et architecturales sur RC54
Création de navettes Aubonne-Allaman	Difficile, car envisagée dans la zone agricole (+coût élevé)
Sécuriser ch. de la Pra avec éclairage indirect	Difficile, car envisagé dans la zone agricole

c) Propositions « innovantes » à investiguer par la Municipalité

Création de ligne vélo-bus	A étudier
Décaler le signal fin 50km/h après le carrefour de Bois-Elysée en direction de Montherod	À étudier
Dédier le ch. de la Pra aux piétons, vélos et convois agricoles uniquement	À étudier
Mettre un feu au carrefour du Bornalet	À étudier
Mise en place d'application (carsharing, co-voiturage, etc.)	Clarifier le(s) site(s) à disposition

La lecture de ce catalogue montre une certaine convergence avec le premier train de mesures mis en place par la Municipalité, ce qui est réjouissant. D'autres se heurtent clairement à des législations contraignantes, telles la LAT ou la loi sur les routes. Enfin, la troisième série de propositions mérite d'être étudiée.

La Municipalité constate que l'ensemble de ces propositions sont proches de celles discutées en commission consultative. La configuration des lieux n'y est certainement pas étrangère. Une idée novatrice ressort toutefois de cette liste, celle de la création de navettes entre Aubonne et Allaman en site propre, via le ch. de la Pra. Mais sa localisation en zone agricole (ainsi que son coût) rend cette proposition peu réaliste à court/moyen terme.

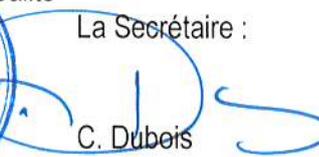
### 3. Conclusion

Si entre le dépôt du postulat et sa réponse, un certain temps s'est écoulé, la municipalité a toutefois traité le sujet de la mobilité de manière active. Il en résulte la concrétisation de plusieurs mesures décrites ci-dessus et répondant dans une certaine mesure aux objectifs du postulat cités plus haut.

Pour ce qui est de « développer un projet ambitieux à même de permettre un transfert significatif de la voiture individuelle aux transports publics », force est de constater qu'il s'agit là d'un défi majeur qui ne peut être relevé qu'avec un appui du canton tant au niveau administratif que financier. En effet, la configuration architecturale de la RC 54 en direction d'Allaman, bordée dans sa partie supérieure par des murs de maisons de maître, puis par la zone viticole et agricole, implique des contraintes légales importantes, notamment en matière de compensation de surfaces d'assolement pour envisager une voie verte ou un site propre pour les bus. Il en est de même pour un tracé alternatif via le chemin de la Pra.

Toutefois, l'augmentation de la fréquence des TP depuis la gare d'Allaman à terme, ainsi qu'indiqué par la Présidente du Conseil d'Etat ([50 millions pour des bus plus nombreux et plus fréquents, et une chaîne de transport public à l'attractivité renforcée - VD.CH](#)), est un élément propre à répondre à la demande du postulant. Cette annonce est positive aux yeux de la municipalité. Comme indiqué par Mme Gorrite, seule une offre suffisante est de nature à encourager de façon significative le recours aux transports publics pour se rendre en gare d'Allaman et ainsi permettre un report modal. Même si cette solution n'est pas innovante, elle paraît, pour l'instant, la seule réaliste à même d'améliorer de façon significative la mobilité dans ce secteur.

Ainsi délibéré en séance ordinaire de la Municipalité le 8 juin 2021.

Au nom de la Municipalité  
Le Syndic :  La Secrétaire :   
L.-E. Rossier  C. Dubois

Annexe : communiqué de presse

Réponse déposée devant le Conseil communal d'Aubonne pour la séance du 29 juin 2021



Bureau d'information  
et de communication

Rue de la Barre 2  
1014 Lausanne

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Etat de Vaud

Plan Climat vaudois

### **50 millions pour des bus plus nombreux et plus fréquents, et une chaîne de transport public à l'attractivité renforcée**

Le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil une demande de crédit de 50 millions de francs pour financer le développement sur 4 ans des lignes de bus régionales dans le canton. Une mesure phare du Plan climat vaudois qui doit permettre de rendre ce mode de transport plus attractif et d'inciter au changement d'habitudes de mobilité, notamment dans les régions en périphérie des centres. Le Canton vise des cadences à la demi-heure, voire au quart d'heure sur 20 lignes principales, et des renforcements ciblés sur d'autres lignes, notamment touristiques. Cette mesure devrait contribuer à faire passer la part modale des transports publics à 30% en 2030, contre 23% aujourd'hui.

L'augmentation de l'offre en transport public régional figure parmi les premières mesures d'impulsion du Plan Climat vaudois, décidées par le Conseil d'Etat en juin 2020. Un peu sur le modèle du développement du RER Vaud cette dernière décennie, le Canton s'attelle aujourd'hui au développement des lignes de bus régionales dont le potentiel, grâce aux bassins d'emplois et d'habitants qu'elles desservent, est important pour favoriser le report modal vers les transports publics. C'est pourquoi le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil une enveloppe de 50 millions de francs pour développer l'offre de la moitié des lignes de bus régionales du canton à court terme, selon les modalités usuelles de financement des transports publics dans le canton.

Cette mesure comprend tout d'abord le renforcement de l'offre de vingt lignes de bus régionales très fréquentées dans le canton, pour tendre vers des horaires cadencés. Ces lignes desservent un grand nombre d'emplois et d'habitants et les relient aux centres urbains et aux pôles ferroviaires de Lausanne, Yverdon-les-Bains, Vevey, Nyon, Allaman. La cadence semi-horaire deviendra la règle, allant jusqu'à une fréquence au quart d'heure lorsque deux lignes se combinent.

L'offre de trente autres lignes de bus sur tout le territoire bénéficiera également d'un coup de pouce avec des améliorations de prestations et de cadences ciblées, en fonction

des besoins. Douze lignes conduisant à des sites touristiques tels les Alpes vaudoises, le zoo de Servion, les Bains de Lavey ou encore le Signal de Bougy seront aussi concernées par des renforts et des améliorations de cadences.

Ces nouvelles prestations s'ajoutent à toutes les améliorations faites ces dernières années à la faveur des changements annuels d'horaires et des sauts d'offre sur le réseau ferroviaire, consolidant l'offre des bus régionaux. Elles seront mises en œuvre progressivement sur 4 ans, à partir du changement d'horaire de décembre 2021, permettant aux entreprises de transport de s'organiser, pour notamment acquérir des véhicules supplémentaires ou engager le personnel nécessaire. Enfin, des moyens financiers seront alloués à des améliorations techniques permettant aux bus de mieux circuler dans le trafic.

Derrière cette mesure nouvelle, il y a une volonté politique forte d'offrir à la population une alternative crédible à la voiture, pour créer un cercle vertueux. «Il est de la responsabilité des pouvoirs publics de développer une politique de mobilité responsable, permettant au plus grand nombre d'avoir le choix de privilégier des déplacements participant à la lutte contre le réchauffement climatique», déclare Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines. «A l'inverse de ce qu'on a l'habitude de faire, l'offre nouvelle anticipe la demande. Gageons que la population profitera de ces améliorations et utilisera plus souvent les bus, et que les communes ou encore les entreprises joueront aussi le jeu en mettant en place des actions incitant au report modal, à l'instar des plans de mobilité. C'est une partie de la solution pour dessiner, ensemble, un futur plus durable et moins polluant.»

En 2025, cette mesure stratégique aura permis de financer environ 3,6 millions de kilomètres de bus annuels supplémentaires. Elle participera à atteindre l'objectif que s'est fixé le Canton de faire passer de 23 à 30% la part modale des transports publics en 2030. Les effets escomptés sur les émissions de gaz à effet de serre sont d'autant plus intéressants que le renforcement des lignes de bus, qui rabattent sur les gares, a un effet sur l'entier de la chaîne de transport. Ainsi, on estime que le déplacement d'un pendulaire vaudois utilisant le bus et le train plutôt que la voiture génère 84% de CO2 en moins.

Pour rappel, près de 40% des émissions de gaz à effet de serre dans le canton proviennent des carburants consommés par les moyens de transport. Pour viser la neutralité carbone d'ici à 2050, il faut diviser par 10 les émissions actuelles liées à la mobilité. Cela sera possible grâce aux nouvelles technologies, mais surtout à la condition qu'un report modal important se fasse vers les moyens de déplacement durables (modes doux et transports publics).

Pour cela, le Canton mène une action globale, en s'appuyant sur des politiques publiques interdépendantes et cohérentes dans tous les domaines de la mobilité, qu'il s'agisse de la stratégie des interfaces de transports, de l'ambitieuse vision ferroviaire à l'horizon 2050, en passant par l'actualisation de la stratégie deux-roues.

Bureau d'information et de communication de l'Etat de Vaud

Lausanne, le 11 mars 2021

## **RENSEIGNEMENTS**

Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'État,  
021 316 70 01

## **TÉLÉCHARGEMENTS**

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 50'000'000.- destiné à un financement extraordinaire pour le développement des prestations de transport public régionales routières (mesure du Plan climat vaudois)

Présentation faite lors de la conférence de presse