

STATEMENT GEMEINDEVERBAND AUS SICHT VON KLEINEN UND MITTELGROSSEN GEMEINDEN

Débat du point de vue des communes

16:30 – 16:50 Uhr

Brenda Tuosto
Gemeinde- und Nationalrätin, Stadt Yverdon-les-Bains

Alle Teilnehmenden der Tagung sind berechtigt, die Präsentationsfolien herunterzuladen und intern zu verwenden. Jegliche Weitergabe erfordert die Zustimmung der jeweiligen Referenten bzw. Referentin.

Tous les participants de la conférence sont autorisés à télécharger les diapositives de présentation et à les utiliser en interne. Toute diffusion nécessite l'accord de l'intervenant(e) concerné(e).

Interfaces multimodales

PERSPECTIVES COMMUNALES

SITUATION D'YVERDON-LES-BAINS

BRENDA TUOSTO

MUNICIPALE D'YVERDON-LES-BAINS

**MOBILITE, ENVIRONNEMENT ET
INFRASTRUCTURES**

**CONSEILLÈRE NATIONALE
COMMISSION DES TRANSPORTS ET DES
TELECOMMUNICATIONS**

16 AVRIL 2025

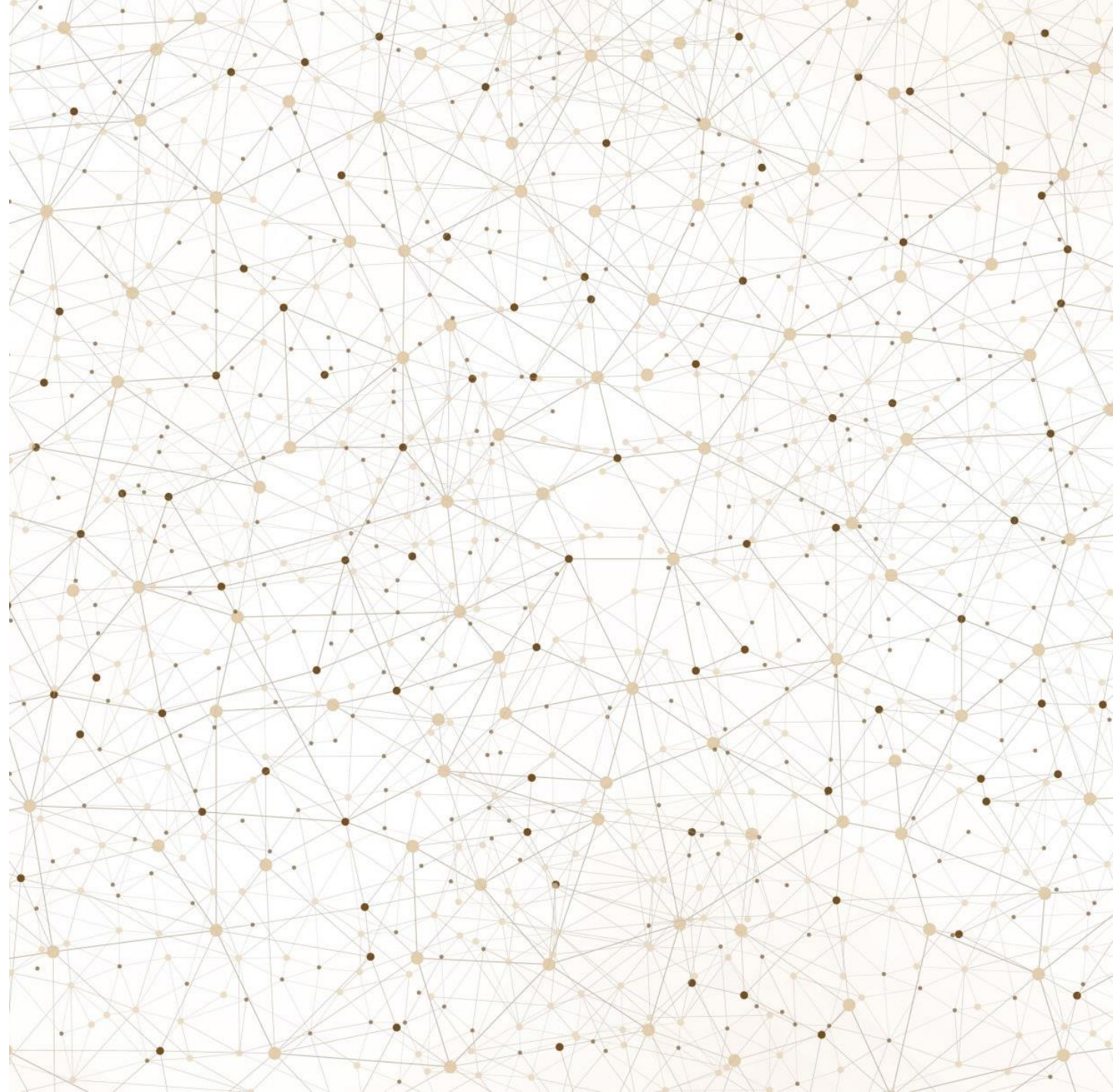


Table des matières

- 1 | Contexte cantonal
- 2 | Contexte régional
- 3 | Les enjeux des agglomérations
- 4 | L'agglomération yverdonnoise
- 5 | Les solutions combinées

1. Contexte cantonal

Situation avant 2025

Liaison Yverdon – Genève

- 1 IC par heure toute la journée

Liaison Yverdon – Lausanne

- 1 IC par heure
- 2 RER par heure

Liaison Yverdon – Valais

- Correspondance quai à quai entre les IC à Lausanne

Liaison Yverdon – Bienne

- 2 IC par heure



Situation 2025

Liaison Yverdon – Genève

- Liaison interrompue + 15 min
- Changement à Renens et + 7 min
- Yverdon – Morges : + 22 min

Liaison Yverdon – Lausanne

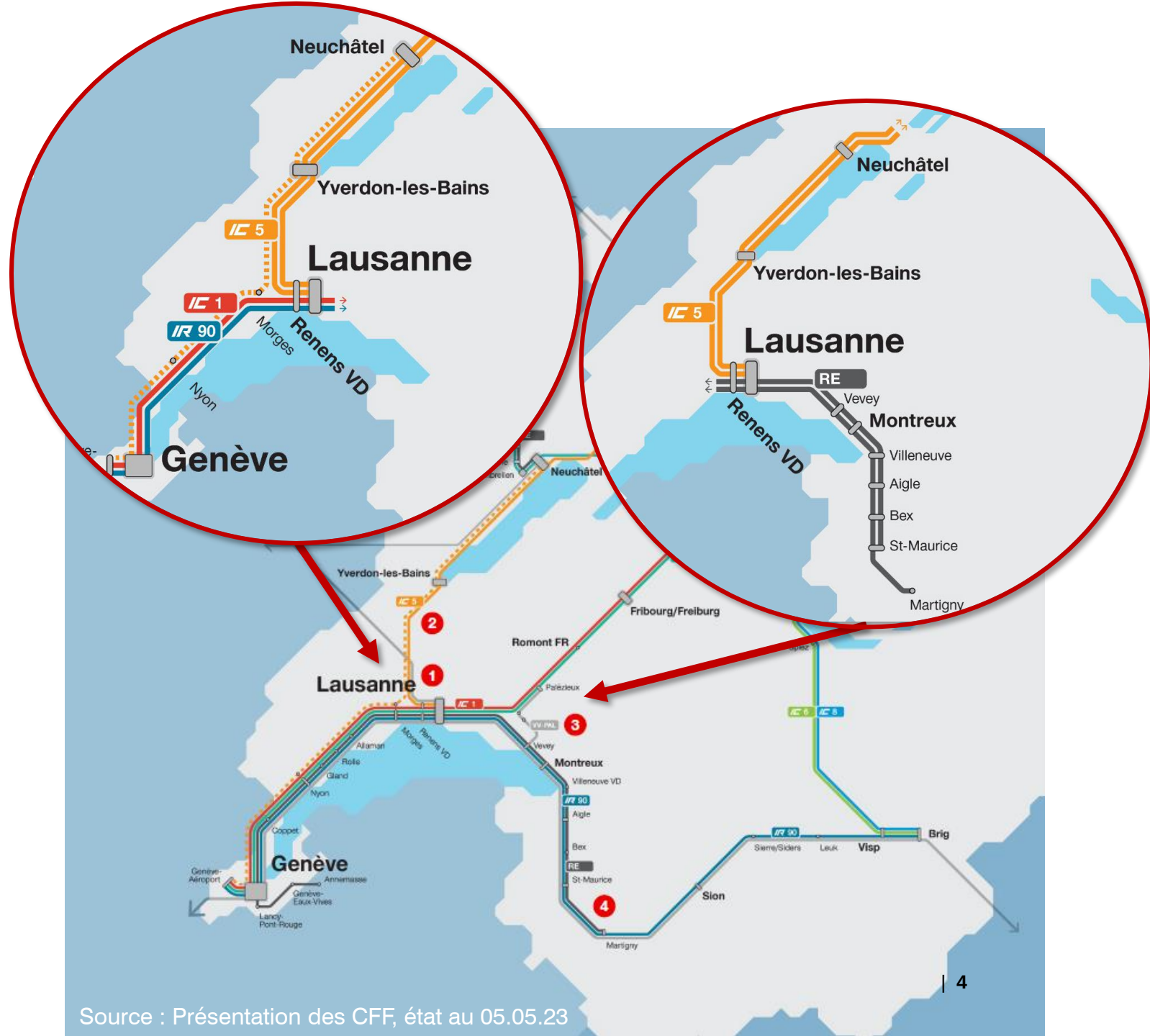
- 2 IC par heure et + 4 min
- 2 RER par heure

Liaison Yverdon – Valais

- Martigny via RE et + 6 min
- Sion via IR90 et + 7 min

Liaison Yverdon – Bienne

- 2 IC par heure et + 4 min

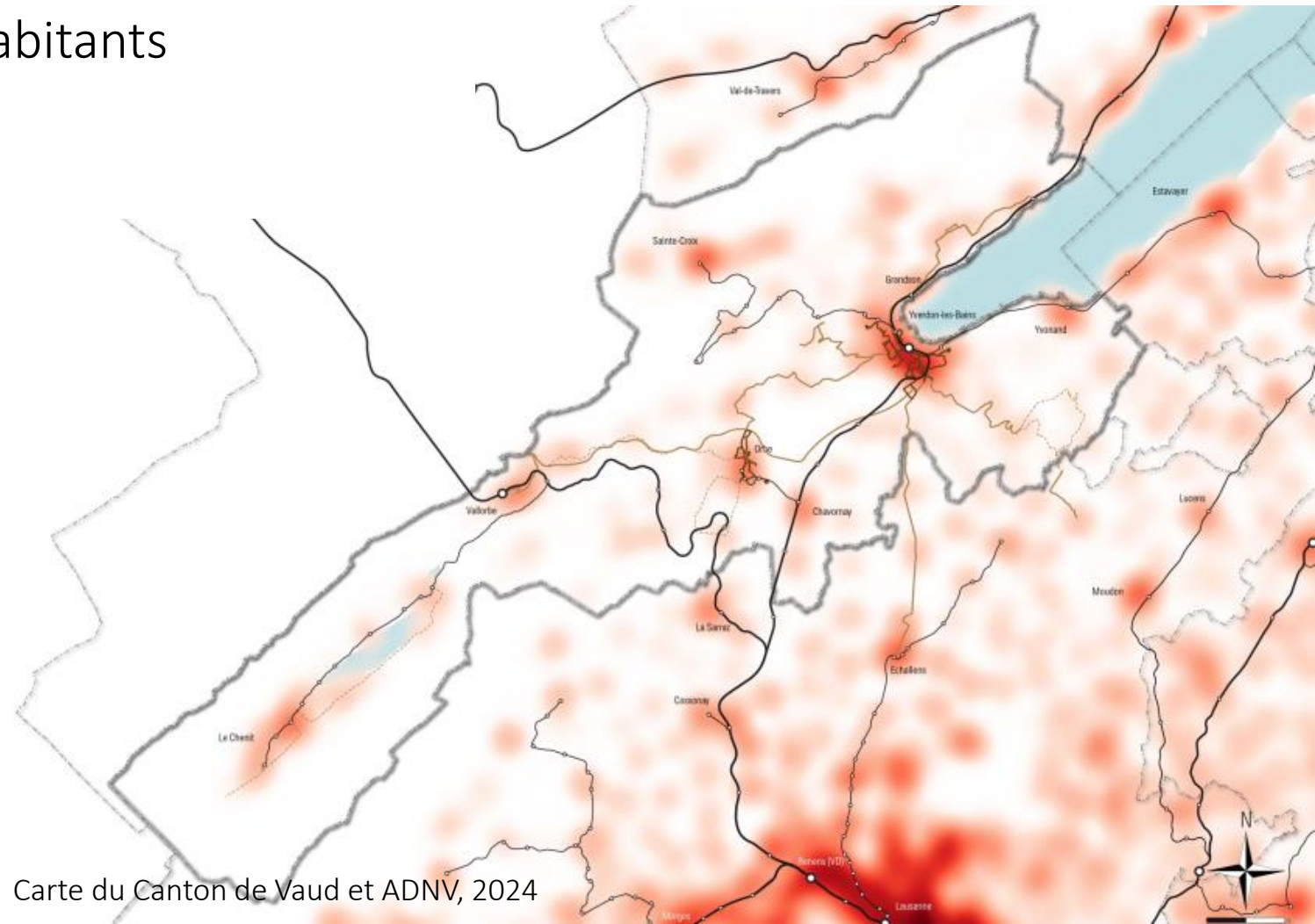


Relier les zones périphériques avec les centres urbains

- Terminologie et définition de la zone périphérique
- Nécessité de déployer des concepts de mobilité entre les communes et les agglomérations
- Sortir de la logique de rentabilité pour privilégier les liens entre les différentes régions, avec leurs caractéristiques propres
- L'objectif n'est pas de recouvrir le territoire suisse de rails, mais bien d'assurer une liaison harmonieuse entre l'usage de la voiture et un réseau ferroviaire efficace

Etude sur les flux pendulaires et identification des interfaces multimodaux

- Population totale 2022 : 94'600 habitants
- Prévision à 15 ans : + 22%

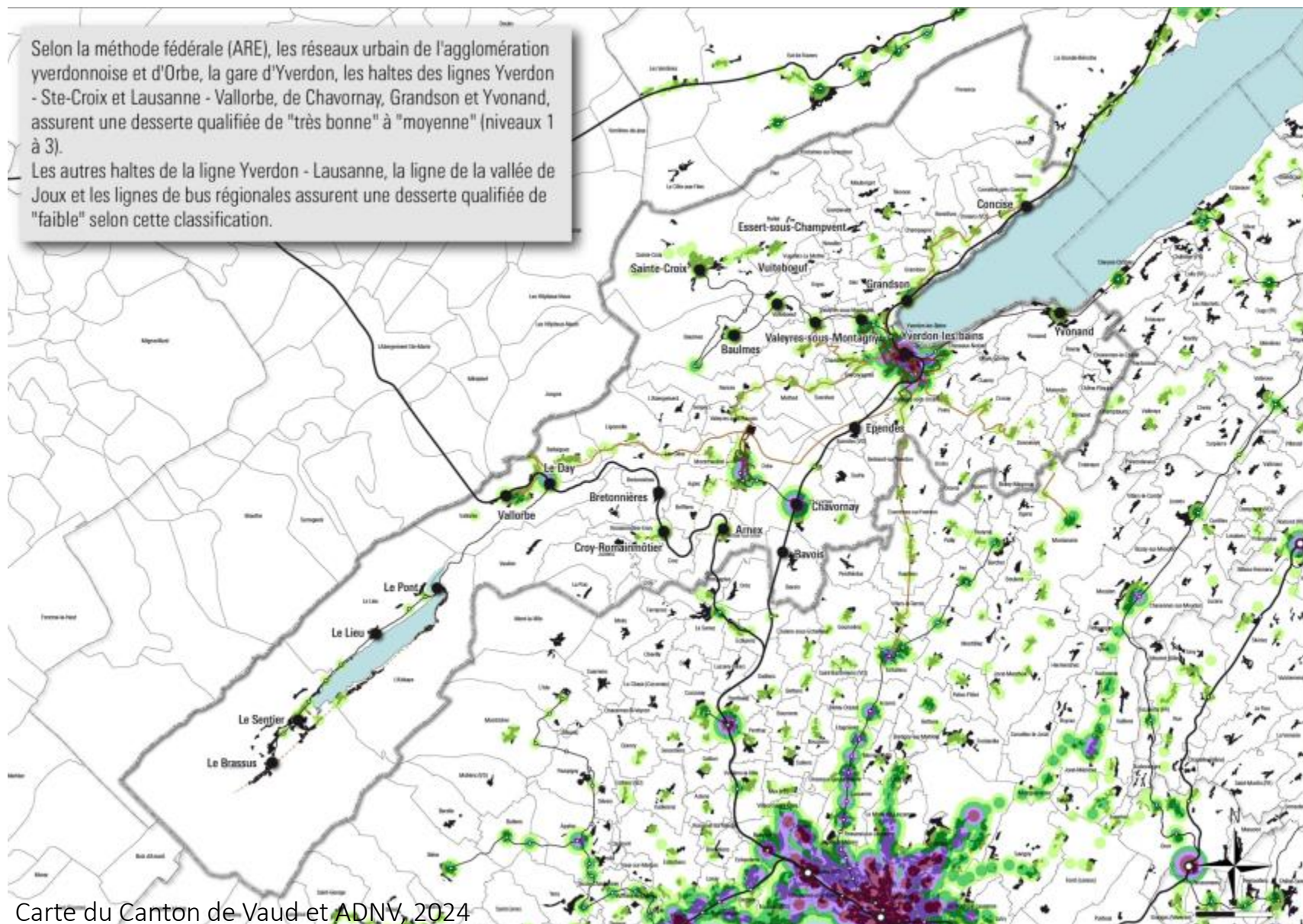


Carte du Canton de Vaud et ADNV, 2024

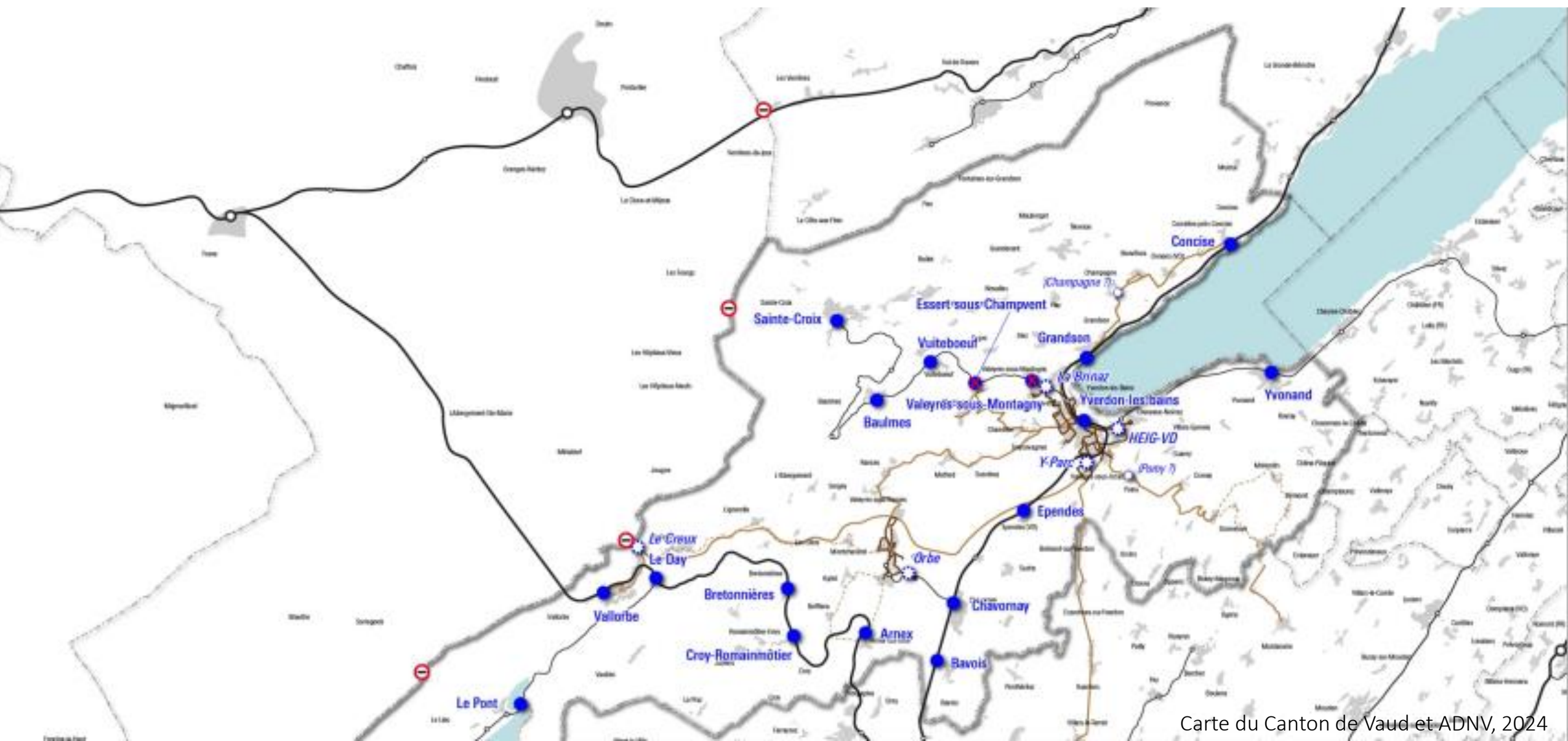
Qualité de la desserte en TP selon méthode ARE

Selon la méthode fédérale (ARE), les réseaux urbain de l'agglomération yverdonnoise et d'Orbe, la gare d'Yverdon, les haltes des lignes Yverdon - Ste-Croix et Lausanne - Vallorbe, de Chavornay, Grandson et Yvonand, assurent une desserte qualifiée de "très bonne" à "moyenne" (niveaux 1 à 3).

Les autres haltes de la ligne Yverdon - Lausanne, la ligne de la vallée de Joux et les lignes de bus régionales assurent une desserte qualifiée de "faible" selon cette classification.

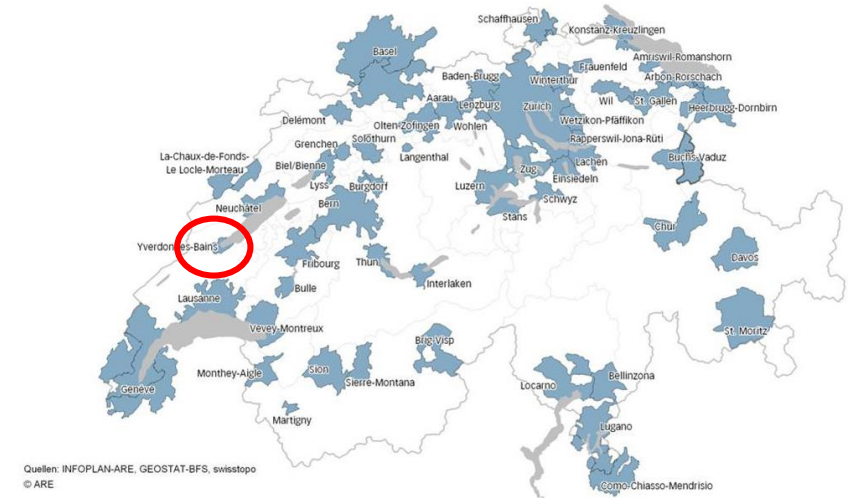


Proposition des sites P+R



Les agglomérations : un important potentiel de développement

- Optimiser les flux de transports au sein des agglomérations et entre elles
- Afin d'encourager ces pratiques, il est nécessaire d'augmenter les subventions prévues à cet effet (actuellement plafonnées à environ 30 %)
- Ces projets permettent de développer la mobilité douce, les transports publics, les plateformes intermodales entre les agglomérations...



Amélioration des processus d'agglomération

24.3964

POSTULAT

1

Accélérer le report modal dans les régions et agglomérations transfrontalières

Déposé par:



TUOSTO BRENDA

Groupe socialiste
Parti socialiste suisse

Date de dépôt:

24.09.2024

Déposé au:

Conseil national

Etat des délibérations:

L'avis relatif à l'intervention est disponible

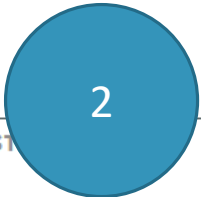
 TOUT MASQUER

 TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner l'opportunité de co-financer des mesures de transport situées sur les itinéraires transfrontaliers dans le cadre de la 6e révision du projet d'agglomération ou à travers le FIF afin de désengorger le réseau routier.

- Intégrer les projets de transports entre les agglomérations qui sont touchées par les flux de trafic transfrontaliers

3. Les enjeux des agglomérations



24.3964

Accélérer

Déposé par:

Date de dépôt:

Déposé au:

Etat des délibérations:

TOUT MASQUER

TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner l'opportunité d'utiliser une partie significative des milliards du FORTA initialement prévue pour l'extension des autoroutes (refusée par la population), en faveur des projets d'agglomération.

24.4293

POST

Lutter contre la congestion routière en utilisant les milliards, initialement réservés à l'extension des autoroutes (qui a été refusée), en faveur des projets d'agglomération

Déposé par:



TUOSTO BRENDA

Groupe socialiste
Parti socialiste suisse

Date de dépôt:

04.12.2024

Déposé au:

Conseil national

Etat des délibérations:

L'avis relatif à l'intervention est disponible

TOUT MASQUER

TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner l'opportunité d'utiliser une partie significative des milliards du FORTA initialement prévue pour l'extension des autoroutes (refusée par la population), en faveur des projets d'agglomération. En effet, le fond pour les routes nationales et le trafic d'agglomération finance les routes nationales ainsi que des projets en faveur du trafic d'agglomération. Afin que les agglomérations puissent mieux gérer le trafic et résoudre les problèmes de congestion routière, la Confédération pourrait renforcer et faciliter l'obtention de subventions par une affectation de ces milliards en faveur des projets d'agglomération. En effet, plusieurs obstacles, disparités entre les agglomérations et dissonances avec les réalités auxquelles font faces les communes empêchent d'obtenir les subventions fédérales adaptées et équitables et de réaliser des mesures efficaces contre la congestion routière et l'atteinte des objectifs de reports modaux.

- Lutter contre les problèmes de congestion routière

3. Les enjeux des agglomérations

24.3964

Accélérer l'extension

Déposé par:

Date de dépôt:

Déposé au:

Etat des délibérations

TOUT MAJ

TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral transfrontaliers routier.

24.4293

Lutter contre l'extension

Déposé par:

Date de dépôt:

Déposé au:

Etat des délibérations

TOUT MAJ

TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral initialement prévu en effet, le fond p... faveur du trafic congestion rou... milliards en fav... dissonances av... et équitables e... modaux.



Für Verkehr und Fernmeldewesen Nationalrat

Tuosto

24.4293 pa. Iv. Töngi. Stärkung der Agglomerationsprogramme

Eingereicht am: 24.03.2025

Status: Abgelehnt

Optimierung der Funktionsweise der Agglomerationen für ein wirksames Mobilitätsmanagement

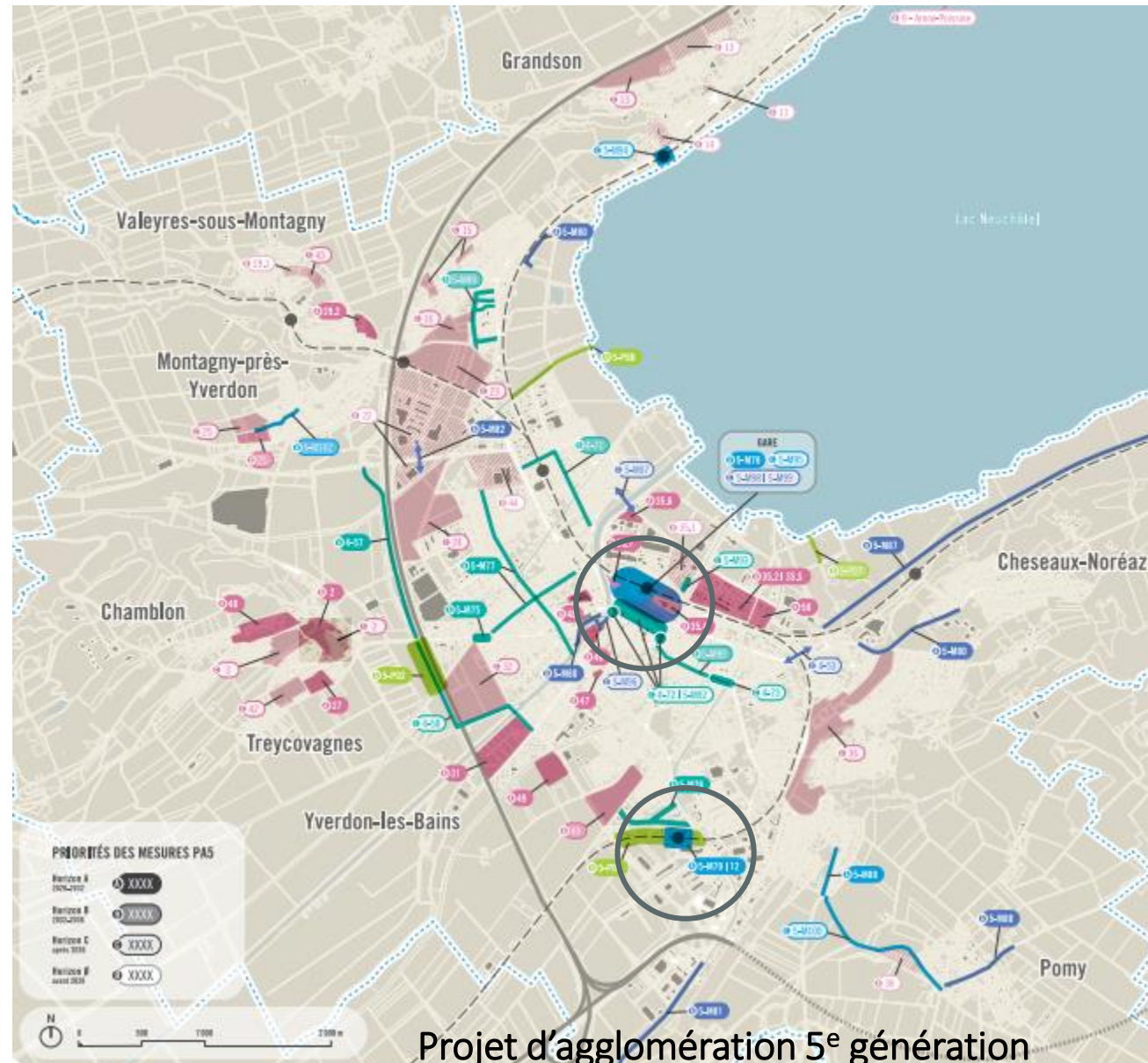
Der Bundesrat wird beauftragt, den Anwendungsrahmen und die Verwendung der NAF-Mittel zu optimieren, um die Rolle der Agglomerationsprogramme zu stärken. Die Bewältigung des Verkehrs in den Agglomerationen ist eine grosse Herausforderung, weshalb eine Revision angezeigt ist, um gegen die Verkehrsüberlastung anzukämpfen. Damit ausreichend Mittel zur Verfügung stehen und diese optimal eingesetzt werden, sollen sich diese Anpassungen nach den folgenden Eckwerten richten:

- Für alle Agglomerationen in der Schweiz soll der gleiche Beitragssatz von 45 Prozent gewährt und so vermeiden werden, dass einige 30 und andere 45 Prozent erhalten.
- Die Abzüge für Gemeinden, in denen die Massnahmen nicht umgesetzt werden konnten, sollen abgeschafft werden.
- Es sollen die aktualisierten Kosten der Massnahmen (auf der Grundlage einer aktuellen Kostenschätzung) berücksichtigt werden, damit der Beitragssatz nicht mehr auf Kosten basiert, die vor mehr als fünf oder zehn Jahren geschätzt wurden.
- Ein grösserer Zeitraum zwischen den Generationen soll in Betracht gezogen werden, da die Gemeinden mit dem derzeit geltenden Zeitraum von vier Jahren weder die finanziellen noch die personellen Ressourcen haben, um die Massnahmen innerhalb der vom Bund geforderten Fristen zu realisieren.
- Gegebenenfalls sollen Beiträge gewährt werden für Massnahmen ausserhalb von Agglomerationen, die sich jedoch auf diese auswirken.
- Es soll mehr Flexibilität zwischen den BIF- und den NAF-finanzierten Projekten in Betracht gezogen werden, um eine angemessene Finanzierung und die rechtzeitige Realisierung von Massnahmen im Verkehrsbereich zu gewährleisten.
- usw.

Pistes d'amélioration pour les agglomérations

- accorder le même taux de subvention pour toutes les agglomérations de Suisse, soit à 45%
- supprimer le taux de pénalité pour les agglomérations dont les mesures n'ont pas pu être réalisées
- intégrer le coût actualisé des mesures (sur devis estimatif à jour)
- envisager une plus grande temporalité entre les générations
- envisager d'octroyer des subventions pour les mesures hors agglomération
- envisager davantage de flexibilité entre les projets financés par le FIF et ceux dans le cadre du FORTA

Agglomération Yverdon et plateformes intermodales

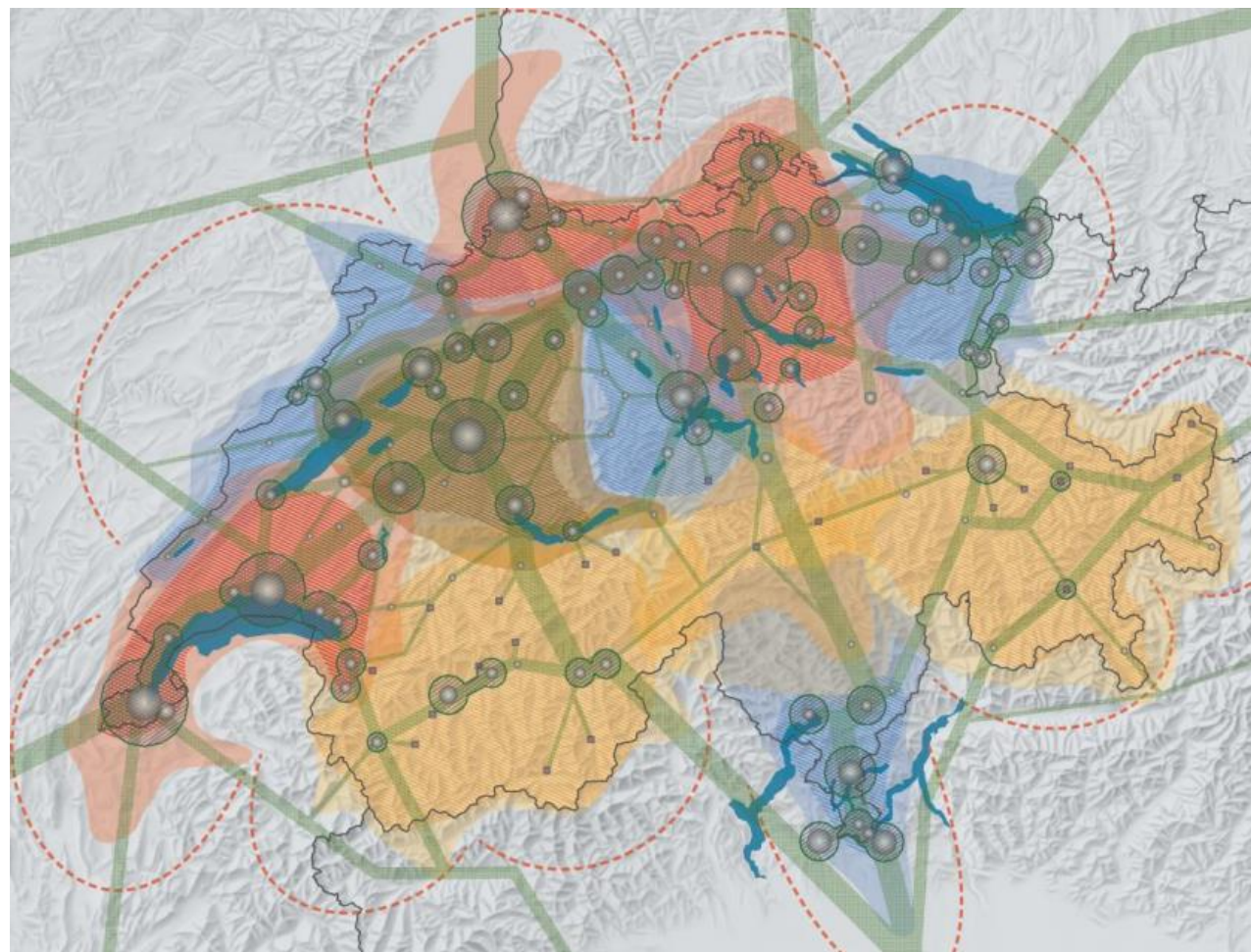


Le réseau ferroviaire : la clé de voûte de la mobilité

- Le maillage ferroviaire doit constituer la colonne vertébrale des déplacements
- C'est à partir de cette stratégie de mobilité au niveau national que se développe la desserte plus fine au sein des régions
- Trains → bus → interfaces multimodales → voiture
- Cela permet de réduire la dépendance à la voiture, et augmente le potentiel de report modal

Un concept de développement de l'offre à long terme basé sur des fondamentaux

- **Soutenir un développement polycentrique du territoire**
- **Renforcer les potentiels, ne pas vouloir tout partout**
- **Collaborer à l'échelle des espaces fonctionnels**
- **Assurer la coordination avec le développement territorial européen**



Les 12 Territoires d'action du Projet de territoire Suisse

Élargir la perspective : penser la mobilité dans un cadre plus large

- Les enjeux de mobilité doivent faire partie intégrante des politiques d'aménagement du territoire
- Cela permet de développer des synergies, d'intégrer les besoins en transport en amont de tout projet urbanistique
- L'augmentation des loyers dans les centres urbains engendre une augmentation des déplacements
- La mobilité évolue dans un contexte dynamique

Concept d'offre à 2050 pour le développement ferroviaire

- Réseaux ferroviaires européens
→ national
- Compléter le réseau national par des stratégies cantonales, impliquant les régions
- Combler les lacunes du rail, par des plateformes intermodales
- Intégrer tous les modes de transports dans ces plateformes

24.4042

MOTION

Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale

Déposé par:



TUOSTO BRENDA

Groupe socialiste
Parti socialiste suisse

Opposant/e:

GIEZENDANNER BENJAMIN

Date de dépôt:

26.09.2024

Déposé au:

Conseil national

Etat des délibérations:

L'avis relatif à l'intervention est disponible

 TOUT MASQUER

 TEXTE DÉPOSÉ

Il est demandé au Conseil fédéral d'élaborer un concept d'offre pour les grandes lignes nationales à l'horizon 2050, permettant d'assurer une desserte efficace et cadencée de l'ensemble du territoire suisse selon les principes de Rail 2000. La vision à long terme sur les longues distances doit être concrétisée au plus tard dans le message 2030 du Conseil fédéral afin d'assurer une combinaison efficace entre les connexions longues, moyennes et courtes distances (IC/IR/RE), tout en garantissant et optimisant le fonctionnement des liaisons internationales au sens de l'art 48a LCdF.

**Merci de
votre
attention !**

