



UNION DES COMMUNES
VAUDOISES
Avenue de Lavaux 35
Case postale 481
1009 PULLY

Tél.: 021 557 81 30
Fax: 021 557 81 31
www.ucv.ch
ucv@ucv.ch

Monsieur Vincent Krayenbühl
Chef du Service de la Mobilité
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne

Pully, le 1^{er} juin 2011

Réf. BD/VM
Affaire traitée par : Brigitte Dind
Tél. direct : 021 557 81 32

Infrastructure ferroviaire

Monsieur le Chef de service,

La consultation à laquelle vous avez eu l'amabilité de nous associer a été soumise à nos membres.

Les réponses reçues sont positives à l'égard des grandes lignes du projet. La remise à l'ordre du jour du renforcement de la ligne Lausanne-Genève est en particulier saluée. La question du financement suscite cependant des avis nettement moins favorables.

S'agissant des nouvelles sources de financement proposées pour le fonds d'infrastructure ferroviaire, seule l'augmentation du prix des sillons est acceptée. Au sujet des « recettes supplémentaires de l'impôt fédéral direct : du fait de la déduction forfaitaire des frais de transport ramenée au niveau d'abonnement TP communautaire de une à deux zones ou d'un abonnement **jusqu'à environ dix kilomètres** ... » : sur le principe, cette manière de faire ne paraît pas satisfaisante. A titre d'exemple, la région de Morges connaît de sérieux problèmes de ralentissement sur l'autoroute actuelle dus à l'utilisation du transport individuel. L'origine d'une telle utilisation modale provient du déplacement du lieu de résidence au lieu de travail avec des moyens de transports publics de qualité moyenne mais existants. Par commodité et confort, les personnes, parfois seules dans leur véhicule, préfèrent utiliser leur véhicule privé. Appliquer cette proposition n'encouragera pas ces personnes à utiliser les transports publics, tandis que ceux ayant l'obligation d'utiliser leur véhicule privé pour des raisons de manque de transports publics (en général dans une zone de plus de 10 km) seront préterités. Une autre clé de déduction doit être trouvée.

Concernant les répercussions sur les cantons, le mécanisme de financement est jugé très onéreux. L'augmentation de la participation des cantons serait synonyme d'un report de charges sur les communes, alors qu'elles n'ont aucune influence décisive sur les travaux à effectuer. Par conséquent, la plupart des avis reçus estiment que la contribution communale actuelle aux transports publics suffit et que le réseau ferroviaire doit être

financé pour sa construction et son entretien par la Confédération. Par ailleurs, eu égard au contribuable, certains estiment fondamental que la Confédération fasse un choix entre un financement ferroviaire à 48 Mia et un financement du réseau routier estimé à plusieurs milliards également.

Quant au du financement du trafic d'agglomération par le fonds d'infrastructure ferroviaire, il suscite des réponses critiques. Plusieurs sont d'avis que le nouveau fonds doit garantir le fonctionnement de l'ensemble du réseau ferroviaire et qu'un accent particulier doit être apporté au financement des relations inter-agglomérations, sans oublier la desserte fine des régions périphériques.

La plupart des réponses reçues sont opposées à la déduction forfaitaire des frais de transport.

Le préfinancement et le cofinancement par les cantons de projets à certaines conditions peuvent par contre être envisagés.

Au sujet de l'aménagement de l'offre et des objectifs de la perspective à long terme pour le trafic voyageurs et le trafic longues distances, les communes de la Vallée de Joux soulignent le caractère essentiel des liaisons sur Milan, Lyon, mais surtout Paris et l'importance de maintenir le trafic via Vallorbe. Par ailleurs, ces mêmes communes font remarquer que les projets d'investissements plus modestes sont tout aussi essentiels pour assurer le fonctionnement du réseau ferroviaire sur l'ensemble du territoire. Ils nécessitent donc d'être examinés avec la même attention que les projets des grandes agglomérations.

Enfin, le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire reçoit un accueil favorable, avec toutefois une nuance au sujet de l'introduction de la cadence au quart d'heure sur les tronçons très fréquentés : celle-ci ne devrait pas se concentrer uniquement sur certaines régions comme l'axe Zurich-Bâle, mais s'étendre à l'ensemble du territoire.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Monsieur le Chef de service à l'assurance de notre considération respectueuse.

UNION DES COMMUNES VAUDOISES

La secrétaire générale :



Brigitte Dind

Copie : Association des communes suisses