

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Vassilis Venizelos et consort concernant la politique des parcs-relais et demandant quelle coordination et quels moyens sont à disposition pour la mise en oeuvre

Rappel de l'interpellation

Les CFF ont récemment mis à l'enquête un projet de revalorisation du parking de la gare de Romainmôtier-Envy. La parcelle considérée est identifiée par le Plan directeur cantonal comme une interface de transport P+Rail. Si l'amélioration de l'aménagement du terrain actuellement en friche est bien perçue par la majorité des utilisateurs, le projet de rendre le parking payant a soulevé une série d'oppositions.

Les opposants estiment en effet que le projet des CFF découragerait les pendulaires d'emprunter le train.

L'introduction d'une taxe de parcage semble conforme aux préconisations cantonales et fédérales en matière de gestion des parcs-relais (P+R). La stratégie cantonale de développement des parcs-relais (P+R) à l'horizon 2020 [1] définit différentes conditions nécessaires pour atteindre les objectifs visés. Parmi celles-ci, figure la nécessité de gérer l'offre des P+R de façon à limiter la concurrence potentielle avec les lignes régionales de transports publics. Le recours à la mobilité douce (vélo, transports publics...) doit donc être privilégié par les pendulaires qui désirent rejoindre les gares ferroviaires.

L'accès payant au parking semble en accord avec une politique de mobilité durable, cette taxe de parcage ayant un certain effet dissuasif (et incitatif...) pour le client automobiliste des CFF.

Néanmoins, dans plusieurs régions du canton, l'offre en matière de transports publics n'étant pas suffisante, les pendulaires n'ont pas d'autre possibilité que d'utiliser leur voiture pour se rendre à la gare ferroviaire la plus proche de leur domicile. Ce constat fait ressortir toute la difficulté de coordonner des intérêts parfois divergents : plus value foncière, rentabilité des transports publics, incitation à l'utilisation des modes de transport "doux"... De plus, les acteurs concernés par la gestion et le développement des parcs-relais étant multiples, la façon de régler l'attribution et la coordination des compétences mériterait d'être clarifiée.

Ainsi, par cette interpellation, j'invite le Conseil d'Etat à répondre aux interrogations suivantes :

Comment le Conseil d'Etat assure-t-il la coordination des intérêts des différents intervenants de la politique des parcs-relais (communes, Etat, CFF, compagnies de transports...) ?

Quelle est la capacité du Conseil d'Etat à influencer la politique des CFF en matière de parcs-relais ?

Existe-t-il un cadre opérationnel (plan d'actions des parcs-relais) permettant aux acteurs concernés de planifier — et ceci de façon coordonnée — la mise en service, la gestion et le développement des parcs-relais ?

Quels sont les moyens à disposition pour atteindre les objectifs fixés par le Conseil d'Etat en matière

de parcs -relais (doublement de l'offre d'ici 2020) ?

[1] "Vers une mobilité durable : les transports publics vaudois", DINF, SM, septembre 2006.

Réponse du Conseil d'Etat

Question 1 : Comment le Conseil d'Etat assure-t-il la coordination des intérêts des différents intervenants de la politique des parcs-relais (communes, Etat, CFF, compagnies de transports...) ?

Le Département des infrastructures entretient des contacts étroits et réguliers avec l'ensemble des entreprises de transports concessionnaires. S'agissant de la problématique des parkings d'échange (parcs-relais), une structure de coordination et de réflexion a été mise en place avec les CFF dans le cadre du mandat de planification à l'horizon 2020 qui leur a été attribué par le canton (voir réponse à la question 2) et dont le rapport final est en cours d'élaboration. Du fait de son étendue importante, le réseau du RER vaudois constitue en effet le principal vecteur de développement de l'offre en parkings d'échange souhaitée par le canton.

En ce qui concerne les compagnies régionales de chemin de fer, le développement des parkings d'échange constitue également un objectif cantonal. Diverses réflexions incluant la thématique des parkings d'échange sont en cours, avec la collaboration des services cantonaux, notamment :

- Communauté tarifaire Mobilis : un groupe de travail a été constitué, incluant en particulier LEB et CFF.
- NStCM : la thématique des parkings d'échange est traitée dans le cadre du schéma directeur de l'axe Nyon-St-Cergue, dont les études vont être initiées avant l'automne 2008.
- BAM : la thématique des parkings d'échange sera traitée dans le cadre du schéma directeur de la région morgienne (SDRM), en coordination avec le développement d'une politique de stationnement en Ville de Morges.

Question 2 : Quelle est la capacité du Conseil d'Etat à influencer la politique des CFF en matière de parcs-relais ?

Le Service de la mobilité a attribué aux CFF un mandat de planification concernant les "perspectives et développement de l'offre du RER Vaudois" aux horizons 2010 et 2020. Ce mandat de planification est organisé en projets partiels, dont un traite spécifiquement de la question des P+Rail, y compris le stationnement pour vélos (Bike+Rail).

C'est principalement par le biais de ce groupe de réflexion commun que le canton a pour ambition d'orienter la politique des CFF dans le sens souhaité, c'est-à-dire un doublement de l'offre de places de stationnement dans les gares vaudoises. L'objectif à moyen terme est d'élaborer un programme de mise en œuvre précisant les gares dans lesquelles l'offre devrait être augmentée, l'envergure de cette augmentation et ses modalités de gestion.

Les conditions de financement de la nouvelle offre P+Rail par les collectivités publiques, et notamment par le canton, devront également être abordées dans ce cadre. L'intention affichée par le Conseil d'Etat de cofinancer ce développement n'est pas le moindre atout pour "influencer la politique des CFF".

Les autorités communales seront associées à la mise au point des projets, notamment pour assurer une politique de stationnement cohérente dans le périmètre des gares et réserver la cas échéant des terrains sur des parcelles situées hors du domaine des CFF.

Question 3 : Existe-t-il un cadre opérationnel (plan d'actions des parcs-relais) permettant aux acteurs concernés de planifier - et ceci de façon coordonnée - la mise en service, la gestion et le développement des parcs-relais ?

Voir la réponse à la question 2.

Question 4 : Quels sont les moyens à disposition pour atteindre les objectifs fixés par le Conseil d'Etat en matière de parcs-relais (doublement de l'offre d'ici 2020) ?

L'art. 6 de la loi vaudoise sur les transports publics (LCTP) permet au Conseil d'Etat de financer des parkings d'échange. En effet, selon cet article, l'Etat peut "accorder une contribution financière aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public qui répondent aux buts de la loi [...]". Ainsi, une contribution d'investissement peut être consentie "sur l'équipement en installations ou en véhicules, l'adoption d'un autre mode de transport [...]".

S'agissant de l'enveloppe financière à consacrer au développement de l'offre P+Rail, le Conseil d'Etat, notamment par le chef du Département de l'économie et le chef du Département des infrastructures, a marqué son soutien pour atteindre ces objectifs en cosignant les projets d'agglomérations d'Yverdon-les-Bains (AggloY), franco-valdo-genevois (PAFVG) et Lausanne-Morges (PALM). En effet, ces trois projets contiennent des mesures d'extension de l'offre P+Rail réparties sur l'ensemble du territoire cantonal et bénéficiant à tous les centres raccordés au chemin de fer. Les montants estimés de ces mesures sont de CHF 53.5 mio (état décembre 2007).

La mise en œuvre s'inscrit dans la mesure no 12 du programme de législature 2007 – 2012 du Conseil d'Etat. Cette mesure vise à "mettre en œuvre le Plan directeur cantonal, en particulier développer les infrastructures de transport et les projets d'agglomération". Pour les projets de moindre importance réalisés par les entreprises de transport public, un financement complémentaire peut s'inscrire dans le budget ordinaire des subventions aux entreprises publiques. Pour des projets d'importance, un financement spécifique devra être assuré par décret du Grand Conseil.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 27 août 2008.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean