

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Valérie Schwaar et consorts - Pour un plan directeur cantonal
du stationnement d'échange et de covoiturage**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 17 novembre 2016 à la salle P001, rue des Deux-Marchés à Lausanne. Elle était composée de Mmes Ginette Duvoisin, Myriam Romano-Malagrifa, Valérie Schwaar (postulante et remplaçant Alexandre Rydlo), de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Olivier Mayor, Michele Mossi, Laurent Miéville, Jean-François Thuillard, Eric Züger, Jacques Perrin, Martial de Montmollin, Pierre Grandjean (remplaçant François Debluë) et Philippe Modoux, président et rapporteur. Étaient excusés MM. Alexandre Rydlo et François Debluë.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR) et Pierre Bays (chef division infrastructure routière DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. POSITION DE LA POSTULANTE

La postulante rappelle brièvement l'objet de son postulat, parti de plusieurs constats :

- Les Parkings d'échange P+R sont inéquitablement répartis sur le territoire, avec comme effet négatif que souvent la part du trajet en voiture est beaucoup trop importante par rapport à la part en TP. Alors que l'idée de ces parkings est plutôt de capter les automobilistes le plus près possible de leur domicile sur un point desservi par les TP, et faire la partie la plus longue du trajet en TP.
- On ne parle pas assez du stationnement dévolu au co-voiturage, alors qu'une des voies pour décongestionner les axes routiers est de mettre plusieurs personnes par voiture. Or, il faut des endroits pour stationner des voitures et regrouper les automobilistes pour faire ensemble la dernière partie du trajet. Et force est de constater qu'on voit fleurir à proximité des entrées d'autoroutes des parkings sauvages, dans des endroits proches de zone de cultures, ou forestières. Cela vaudrait la peine d'organiser ce stationnement.
- La tarification des P+R et de ces différents parkings est très variable. Avec comme conséquence que les usagers cherchent en priorité la place la moins chère et non pas celle dévolue à leur utilisation.

Elle aurait également souhaité que le Plan directeur cantonal – qui traite du stationnement – pose sur une carte ces enjeux liés au stationnement, afin de disposer d'une utilisation la plus judicieuse possible du stationnement. A savoir que les bons utilisateurs soient dans les bons parkings, situés de manière opportune. Et ce également afin de promouvoir clairement le covoiturage comme moyen de limiter les congestions routières.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La DGMR est plutôt ouverte sur ce postulat. En effet, il rejoint des réflexions en cours sur la thématique des interfaces de transports et pour disposer d'une stratégie générale d'évitement de l'engorgement de l'accessibilité des centres urbains par des voitures qui n'ont rien à y faire. Beaucoup de voiture pourraient être captées sur les TP avant l'entrée dans les agglomérations, ce qui limiterait le nombre de véhicules générant des engorgements aux heures de pointes. Des crédits importants ont été adoptés pour développer le RER et les lignes ferroviaires régionales, afin d'aller chercher les gens le plus près de leur domicile.

Dans ce contexte, il apparaît judicieux de coordonner des mesures et des solutions qui se décident pour le moment sans vue d'ensemble ni référence à des bonnes pratiques promues par l'Etat. C'est donc le moment de se doter d'une stratégie et de la partager avec les communes : en effet, les parkings d'échange ou de covoiturages relèvent la plupart du temps des décisions des communes ou des compagnies de transports (CFF immobilier par exemple), voire de privés, propriétaires des terrains. Une stratégie générale permettrait d'appuyer l'ensemble de ces acteurs dans leur réflexion avant la création d'un P+R.

Des études menées sur les usagers des P+R proche des agglomérations montrent que près de 40% des usagers viennent de communes desservies par les TP. Si on arrivait à les capter plus proche de leur domicile, ce serait autant de véhicule en moins à l'entrée de l'agglomération. L'autre levier serait de mettre en œuvre une tarification incitative : la réflexion sur la localisation des parkings d'échange doit s'accompagner d'une réflexion sur la tarification.

Dès lors que la décision de créer un P+R n'est pas en main cantonale, la meilleure chose serait de montrer par une stratégie quels sont les effets sur les choix et inciter les pratiques vertueuses. Une incitation financière en direction des communes pourrait être intéressante. Pour mémoire, sur les 325 millions de la RPT, 50 millions ont été réservés au soutien aux communes, lesquels pourraient concerner des projets de P+R intéressant sous l'angle de la stratégie cantonale en cours d'élaboration.

Un EMPD est en cours d'élaboration sur ces questions, à horizon d'une année. Ce serait l'occasion de répondre au Postulat. En effet, la DGMR réfléchit à cette thématique. En partant d'une stratégie sur les P+R, il est rapidement apparu qu'il fallait élargir la réflexion au co-voiturage, puis aux interfaces de transports.

Tout est lié dans cette affaire. Il y a bien entendu l'épineuse question de la localisation de ces parkings, les critères de planification et les objectifs des porteurs de projets n'étant pas forcément communs. Il y a également la difficile question de l'octroi et de la vérification de l'usage qui est fait des places octroyées. Ensuite, cela dépend aussi des constructeurs : comme le canton n'est là qu'à titre de conseil, avec le projet d'incitations financières, on ne peut pas imposer facilement un modèle de gestion.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

La commission s'est montrée favorable à la prise en considération de ce postulat. La discussion a permis de mettre en exergue que :

- Concernant la question de la tarification, il ne faut pas oublier d'aborder les stratégies de distribution d'abonnement des P+R des sociétés publiques ou privées qui les détiennent : s'il revient moins cher d'acheter un abonnement au P+R avec un abonnement TP une zone que de louer une place sur un parking normal, il y a des abonnés qui ne sont pas utilisateurs des TP. Or, s'agit-il au final de louer les places ou d'avoir du transfert modal ? Ce point doit être pris en compte en cas d'acceptation du postulat.

- Concernant le co-voiturage, il apparaît que près des entrées d'autoroute, il manque de places dédiées au co-voiturage. Ne serait-il pas possible que les communes disposant de terrains bien situés mettent à disposition quelques places pour le covoiturage ? De même, sur les restoroutes où les possibilités de covoiturations ont été limitées : ne serait-il pas possible de faire en sorte qu'il y ait sur ces aires des places dédiées au co-voiturage.
- Dans les régions périphériques, le covoiturage est utilisé, notamment en se concentrant à proximité des nœuds autoroutiers. Le fait qu'il y ait du parking sauvage montre qu'il y a un besoin. Ne faudrait-il pas discuter avec l'OFROU pour qu'il y ait des possibilités de parking autour des nœuds autoroutier ?
- Lors de la discussion sur la teneur de la 4^{ème} adaptation du PDCn, le CE a considéré que cette question du stationnement serait traitée dans la prochaine adaptation. En effet, cette 4^{ème} adaptation est attendue pour sortir du moratoire lié à la LAT, et on ne souhaitait pas freiner ce processus alors que la stratégie sur le stationnement et les interfaces de transport est en cours d'élaboration. Par ailleurs, il est plus logique de définir d'abord la stratégie cantonale, de concours avec les entreprises de transports et les communes, avant de valider cette stratégie dans une modification du PDCn.

5. VOTE DE RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

A l'unanimité des quinze membres présents, la commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération le postulat et de le renvoyer au Conseil d'Etat pour rapport.

Oron-la-Ville, le 19 janvier 2017

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*