

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

Texte déposé

La Fiche A24 du Plan directeur cantonal (PDCn) portant sur les interfaces de transport et parkings d'échange vise à « augmenter le nombre de places de parc (automobile et deux-roues) dans les interfaces de transport situés en priorité à proximité des gares ferroviaires, et de manière complémentaire à l'entrée des agglomérations ».

De telles infrastructures offrent les conditions d'un report modal partiel pour les pendulaires, mais ne drainent pour l'instant que 1 % de ce type de déplacements.

La Fiche A25 du PDCn portant sur la politique de stationnement et plans de mobilité vise, elle, « à intégrer dans les planifications directrices régionales une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de desserte par les transports publics ».

Ces deux axes visent le même objectif d'une maîtrise du trafic individuel motorisé et du choix judicieux du moyen de transport.

Cette stratégie laisse apparaître néanmoins certaines carences :

- les parkings d'échange ne sont pas équitablement répartis sur l'entier du territoire cantonal ;
- certains parkings ne sont pas judicieusement placés : situés non pas en périphérie d'urbanisation, mais parfois au centre-ville ;
- aucune fiche du PDCn n'aborde la question du développement des parkings d'échange pour le covoiturage ;
- la tarification multiple et variée induit parfois une distorsion de concurrence, par exemple entre un parking pour le covoiturage gratuit et un p+r proche dont le prix de la journée s'élève à huit francs.

Au vu de ce qui précède, nous demandons au Conseil d'Etat, par le présent postulat, d'étudier l'opportunité :

- de publier l'inventaire des parkings d'échange existants (parkings relais à proximité des gares et stations, parkings d'entrée d'agglomération, parkings dévolus au covoiturage, etc.)
- d'élaborer un plan directeur cantonal du stationnement d'échange sur la base de cet inventaire, qui permettrait d'identifier les potentiels et les offres à développer prioritairement pour les différents types de parkings.
- d'aborder la question de la tarification des différents types de parkings pour limiter — autant que faire se peut — une concurrence des tarifs du stationnement pendulaire conduisant aujourd'hui à une utilisation des parkings en fonction de leur tarif et non pas de leur localisation, contrairement à l'objectif poursuivi.

Un plan directeur permettrait en outre :

- une répartition territoriale judicieuse et équilibrée des infrastructures ;
- d'échelonner dans le temps les investissements nécessaires voir de les coupler avec d'autres travaux prévus ;
- le cas échéant, de prendre des dispositions conservatoires en terme de territoire, voire d'anticiper des processus de zonage ;

- une vision régionale des infrastructures nécessaires, les communes étant aujourd’hui souvent seules à devoir porter des projets qui concernent le plus souvent de vastes pans du territoire.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Valérie Schwaar
et 39 cosignataires*

Développement

Mme Valérie Schwaar (SOC) : — La mobilité est aussi une affaire d’aménagement du territoire. Du point de vue des cheminements, des routes et des voies ferrées, mais aussi de celui du stationnement. Une voiture étant immobilisée plus de $\frac{3}{4}$ du temps, il faut pouvoir la parquer. Nous sommes de plus en plus multimodaux, c’est-à-dire que nous utilisons de plus en plus plusieurs moyens de transport, en les multipliant suivant où l’on va, mais aussi sur un seul et même trajet.

Le Plan directeur cantonal (PDCn) aborde déjà la question du stationnement dans deux fiches. La Fiche A24 porte sur les interfaces de transport et parkings à proximité des gares ferroviaires et, de manière complémentaire, à l’entrée des agglomérations. La Fiche A25 du PDCn porte sur la politique de stationnement. Elle vise à intégrer dans les planifications directrices régionales ou communales une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de la desserte par les transports publics.

Cette stratégie est bonne, mais laisse néanmoins apparaître certaines carences. Premièrement, aucune fiche du PDCn n’est dévolue aux parkings pour le covoiturage — où des collègues de travail, par exemple, peuvent laisser un ou plusieurs véhicules afin de faire une grande partie du trajet dans un seul véhicule. Pour les régions périphériques ou les régions frontalières, l’idée mérite d’être creusée. Deuxièmement, les parkings d’échange ne sont pas équitablement répartis sur l’entier du territoire cantonal. Une planification basée sur les flux de trafic serait donc intéressante. Finalement, la tarification multiple et variée induit parfois une distorsion de concurrence, entre un parking pour le covoiturage gratuit, à proximité d’un parking « P+R » dont le prix à la journée s’élève à huit francs, par exemple.

Une planification territoriale du stationnement d’échange, non seulement pour le transfert vers les transports publics, mais aussi pour le covoiturage, serait donc intéressante. En outre, elle permettrait une répartition territoriale judicieuse et équilibrée de ces infrastructures. Elle permettrait également d’échelonner dans le temps les investissements nécessaires, voire de les coupler avec d’autres travaux prévus et, le cas échéant, de prendre des dispositions conservatoires en terme de territoire, voire d’anticiper des processus de zonage. Finalement, une planification permettrait d’avoir une vision régionale des infrastructures nécessaires, les communes étant souvent seules aujourd’hui à devoir porter des projets qui concernent le plus souvent de vastes parties du territoire.

Par ce postulat, nous demandons donc au Conseil d’Etat, d’étudier l’opportunité de publier l’inventaire des parkings d’échange existants — je pense aux parkings d’entrée d’agglomération, parkings relais à proximité des gares et stations, parkings dévolus au covoiturage, ainsi qu’aux terrains utilisés comme tels actuellement, même s’ils ne sont pas indiqués par un panneau. Nous lui demandons d’élaborer un plan directeur cantonal du stationnement d’échange, sur la base de cet inventaire, qui permettrait d’identifier les potentiels et les offres à développer prioritairement pour les différents types de parkings. Finalement, nous lui demandons d’aborder la question de la tarification des différents types de parkings, pour limiter autant que possible une concurrence des tarifs du stationnement pendulaire conduisant aujourd’hui à une utilisation des parkings en fonction de leur tarif et non pas de leur localisation, contrairement à l’objectif poursuivi.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l’examen d’une commission.