

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit cadre de CHF 20'500'000 pour financer la participation de l'Etat aux études et à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs et Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Valérie Schwaar et consorts pour un plan directeur cantonal du stationnement d'échange et de covoiturage (16_POS_198) et sur la motion Philippe Martinet et consorts en faveur d'une participation financière cantonale aux programmes de développement des transports publics (11_MOT_142)

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 21 février 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président.

Mme Valérie Schwaar, postulante, a participé à la séance.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Frederico Molina, chef de la division planification (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département présente un objet important, attendu et déjà mentionné dans le cadre de la stratégie de transfert modal du CE ainsi que celle visant au développement de la mobilité douce. Cet objet fait partie de la liste des objets inscrits au préfinancement de CHF 325 mio pour les objets stratégiques d'importance cantonale. Ce dispositif est arrivé à maturité et cet objet s'inscrit dans la politique générale de mobilité de l'Etat.

Le canton de Vaud a beaucoup investi en matière de transports publics ces dernières années, avec pour principe général d'aller chercher des gens en transports publics là où ils sont. Le développement des transports publics doit se déployer sur l'ensemble du territoire vaudois.

En consolidant les chiffres, on peut considérer que CHF 862 mio ont été investis en 10 ans au titre d'infrastructures et de matériel roulant. Les indemnités d'exploitation ont quant à elles connu une augmentation de 60% en 10 ans. On a plus que doublé la participation de l'Etat, ce qui montre l'effort consenti, notamment en faveur des trains régionaux. L'ensemble de cette politique permet de dire que le canton est meilleur en termes de desserte comme alternative à la voiture sur l'ensemble du territoire.

Jusqu'à présent, la politique des interfaces s'est déployée principalement dans le pourtour de l'agglomération. Les P+R les plus importants sont situés à Vennes et au sud de Lausanne à l'avenue de

Provence. Or, le problème principal en matière de fluidité concerne les accès aux agglomérations aux heures de pointe et d'hyper pointe.

Sur la base de ces deux constats, la réponse est de dire qu'il faut que les personnes entrent dans les agglomérations en transports publics, puisque les transports publics ont été développés en granularité sur l'ensemble du territoire. Grâce aux moyens de financement de la Confédération, l'on est en train de rénover, moderniser et augmenter les capacités et fréquences de nombreuses gares sur l'ensemble du territoire cantonal. Une cinquantaine de gares vont connaître une augmentation de capacité de leurs dessertes et sont appelées à devenir des hubs de correspondance. La stratégie va consister à rabattre tous les réseaux sur ces gares, que ce soit les lignes de bus régionales, la mobilité douce, les piétons et les voitures. C'est là où habite les gens qu'il est judicieux d'implanter des P+R. Ce sont les nœuds de correspondance pour lesquels on va favoriser un changement de mode de transport.

Ces stratégies sont déjà partagées depuis longtemps par les associations, les communes, les agglomérations, etc. Le constat est qu'il s'agit d'une politique d'aménagement du territoire, qui nécessite de réserver des espaces pour pouvoir construire ces parkings. Il faut souvent acheter du terrain, l'aménager, et articuler cela avec les acteurs, souvent des propriétaires fonciers. Ces investissements sont souvent lourds, et presque exclusivement à charge des communes. Certaines gares ont été identifiées et l'on constate que les communes ont des difficultés à articuler ces projets vu leur complexité technique, et ensuite à les financer vu leur ampleur. La stratégie du CE est de définir des principes généraux pour guider l'intervention de l'Etat autour de projets considérés comme d'importance cantonale. Le canton ne va pas se mêler des réseaux et des localisations d'importance locales, qui restent de la compétence stricte des communes. Le principe général est d'aider les communes à réaliser ces projets et investissements nécessaires, qui seraient à leur charge, mais dont on estime qu'il y a un bénéfice sur l'ensemble du canton.

Cet EMPD constitue une première tranche de financement de CHF 20,5 mio avec un crédit cadre. Il est constitué de deux volets, soit une aide pour soutenir à hauteur de 50% les communes qui ont un projet pour le réaliser, le reste servant à accompagner les communes dans leur projet, pour les appuyer d'un point de vue technique, de manière à accélérer un certain nombre de réalisations. L'idée est que ce premier crédit cadre permette de réaliser des interfaces de transport et de favoriser la création :

- de 65 arrêts de bus de lignes régionales et leurs accès sur l'ensemble du territoire cantonal
- de près de 1'100 places de P+R dans des gares jugées stratégiques
- de 1'300 places de parking bike and ride

Le principe est d'avoir le bon aménagement au bon endroit. Il s'agit de rabattre en priorité par des modes dits doux. Les hubs de transports doivent être implantés au plus près de l'habitat, réservant ces espaces en priorité à ceux qui sont mal desservis par les transports publics. En effet, l'idée n'est pas de créer une concurrence. A titre d'exemple, avec la création d'une ligne de bus Echichens-Morges, l'idéal est de ne pas favoriser les places du P+R pour les habitants d'Echichens, mais plutôt pour ceux de Cottens qui n'ont pas d'alternative en transports publics, pour qu'ils puissent prendre le train à Morges

Les réflexions ont déjà commencé dans de nombreux districts. L'idée est d'établir une cartographie. De plus, les projets d'interfaces en cours ont permis de calibrer la première tranche de crédit proposée dans cet EMPD, car ils sont déjà arrivés à un bon degré de maturité. Il s'agit des P+R de Nyon, Rolle, Morges, Yverdon, Grandson, Cossonay-Penthalaz, Cully, Villeneuve, Aigle, Moudon, Bex et Palézieux. Ils pourraient bénéficier de la première intervention financière.

Le Day à Vallorbe est le projet mis en avant pour montrer un exemple. Il n'y a pas de ligne directe depuis Lausanne pour le Brassus. Il y a une correspondance au Day, mais avec une gare au mauvais endroit et il est nécessaire de déplacer la gare. Le financement fédéral est assuré et l'on profiterait des travaux pour créer autour de la gare l'interface nécessaire pour rabattre un maximum d'usager sur cette gare. L'objectif est d'amener de la clientèle supplémentaire par le biais de cette aide aux communes. Ce seront des indemnités en moins à payer par les collectivités qui assument la part non couverte. De plus, l'OFT fait toujours planer une menace sur les taux de couverture dans les transports publics, notamment lorsqu'il considère qu'il n'y a pas assez de passagers dans les trains. Augmenter la clientèle et le taux de couverture permet de maintenir les lignes régionales et d'éviter leur démantèlement.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La satisfaction que le canton participe aux études et aide les communes à développer les interfaces de transports est mise en avant. Une inquiétude au sujet des SDA avant de se lancer dans des études disproportionnées est annoncée. Des précisions à ce sujet sont souhaitées.

La question des SDA peut se poser dans certains cas, pas tous. Les études de planification générale visent à appliquer les principes stratégiques de la stratégie cantonale des interfaces sur le terrain dans les régions, à dimensionner le nombre de places nécessaires, à les localiser et à convenir des principes de gestion et de tarification qui vont dans le sens du bon usage de chaque mode de transport, selon ses caractéristiques. Dans le cadre de ces études, il y aura lieu de traiter de la question des SDA. Le principe de la question des SDA est d'une part de savoir s'il y a une entrée en matière pour une atteinte au SDA. Seuls peuvent prétendre avoir des atteintes aux SDA des objectifs pris en compte et validés dans le cadre du PDCn, qui indique quel type d'objet est éligible. Dans la dernière révision du PDCn, les interfaces de transport reconnues et conformes à la stratégie cantonale sont nommément citées comme pouvant porter atteinte aux SDA. Ensuite, il est nécessaire de vérifier que l'empiètement est minimal. Il s'agit de privilégier les alternatives qui ne portent pas atteinte aux SDA, ou le moins possible. Ainsi, au lieu de construire des places en surface, une possibilité est de réaliser un ouvrage, ce qui a pour conséquence de renchérir un P+R et nécessite d'autant plus un appui cantonal. Le défi est de définir le nombre de places de parc, en fonction des études, sur la base des éléments définis dans la stratégie.

Comment les SDA nécessaires pour ces projets sont comptabilisés ?

Le SDT s'est doté d'une stratégie de planification et d'identification des objets stratégiques pour le canton qui permettent d'empiéter sur la réserve de SDA. Parallèlement à cela, le SDT recherche de nouvelles SDA, par le biais de compensations. Par exemple, certaines communes dézonent, et des espaces ont été gagnés en hauteur. Globalement, les deux s'équilibrent, avec un quota de SDA à disposition. L'ARE est pointilleux sur la question de cette réserve cantonale.

Le quota cantonal de 75'800 ha de SDA est défini par la confédération. Si le canton dispose de plus de SDA, la différence constitue la réserve cantonale dans laquelle il est possible d'aller puiser. A titre d'exemple, les places d'armes sont passées en SDA et viennent augmenter la réserve cantonale. D'autres démarches sont en cours comme la révision du plan sectoriel des SDA, en vue d'unifier les critères de définition des SDA. Un des critères importants est notamment l'altitude.

Ce qui importe est que le mécanisme et les règles soient respectés. Aucun projet ne va se développer si la question des SDA n'est pas résolue.

On prévoit de construire 1'100 places de P+R, avec des étapes. Certains projets sont déjà prêts. Le chiffre global visé à la fin de la politique est de 2'500 places, lui-même basé sur les chiffres du recensement 2000. Est-il possible de connaître quelle part de la politique visée à terme représentent ces 1'100 places et quel horizon temporel est fixé avec ce projet ?

La stratégie cantonale des interfaces définit quels sont les types d'interfaces éligibles à une subvention. Ensuite, pour définir les besoins liés au dimensionnement du volume d'investissement proposé, cet EMPD se base sur la connaissance de projets d'interfaces à des stades d'avancement différents. La subvention peut être destinée à ces interfaces, ou à d'autres interfaces également éligibles, pour lesquelles les communes concernées n'ont pas encore commencé les études, mais souhaitent les démarrer. Les ordres de grandeur, soit le nombre de bus, de place de P+R, de places de vélo, est indicatif de ce que l'on pourrait vraisemblablement subventionner avec les montants demandés. Ces montants intègrent l'inconnue du détail de chaque projet. En effet, le coût d'un arrêt de bus de manière indicative est connu. Mais selon les conditions locales, les coûts d'aménagement peuvent différer. Il faut considérer ces montants de cette manière.

Concernant le rythme de consommation des crédits, au vu de l'état d'avancement actuel sur les différents projets d'interfaces et les P+R, il s'agira dans un premier temps de subventionner des études, générales de planifications, préliminaires d'aménagement de chaque interface. Au fur et à mesure que les études auront avancé, l'on procédera à la subvention d'ouvrages. Cela explique une montée en puissance relativement faible, suivie d'investissements plus conséquents.

S'agissant de la question de l'ordre de grandeur du nombre de place qu'il s'agit de considérer, cet EMPD s'appuie sur des données relativement anciennes du recensement fédéral, sur le nombre de pendulaires en

situation effective d'utiliser des infrastructures de P+R, soit provenant de zones peu desservies, mais néanmoins intéressés à utiliser les transports publics pour atteindre une destination desservie. Cet ordre de grandeur devra être confirmé, puisque la proposition de la stratégie est de définir les principes généraux. Pour l'application dans le contexte local, cet exercice de planification devra être réalisé avec les communes, les régions et les entreprises concernées. Une des raisons pour lesquels cet objectif n'a pas été fixé est qu'il s'agira de savoir comment sont utilisées les places de P+R existantes aujourd'hui. De nombreux indices montrent que dans plusieurs interfaces, ces places de P+R réalisées sont mal utilisées. Par exemple à Morges, au moment de résilier des abonnements pour des clients existants en raison du chantier de la nouvelle gare, l'on s'est rendu compte que bon nombre des usagers étaient des morgiens, ou des usagers trouvant une place de parc à bon compte dans la région du centre de Morges par rapport au prix du marché du stationnement. Il faut donc considérer ce chiffre comme un ordre de grandeur, à préciser en fonction des études de planification et du bon usage des places existantes et futures.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.2 Cadre stratégique

La stratégie est basée sur 4 axes, et notamment l'augmentation des places de parc pour favoriser le changement de mode de transport entre le domicile et le lieu de travail. Pourquoi la création de lignes de transports publics ne fait pas partie de cette stratégie ?

Cela n'a rien à voir avec les interfaces. Le principe de développement des transports publics est une autre politique publique. Et pour que cette politique d'augmentation des alternatives à la voiture puisse pleinement jouer son rôle, il est nécessaire de mettre en place une politique des interfaces, basée sur les principes évoqués en introduction. Cela n'empêche pas de développer les transports publics par ailleurs.

Il s'agira de tenir compte au cas par cas dans les études des développements des transports publics à futur, pour dimensionner correctement l'interface ou le P+R.

1.5 Dimensionnement du projet de décret

Des précisions concernant les participations de l'Etat prévues par le présent EMPD sont demandées.

Le taux est de 50%, qu'il s'agisse des études ou de la réalisation de toutes les interfaces. Une exception concerne les parkings vélos, pour lesquels le taux proposé est de 45%, en raison de la disponibilité d'autres sources de subventionnement possibles pour ces parkings, notamment la mise en application de la stratégie cantonale vélo dans les agglomérations. Concernant la subvention pour les P+R, l'idée est d'avoir une subvention unique à l'investissement, qui tient compte du coût d'exploitation, de l'amortissement et des recettes sur leur durée de vie, soit 50% des coûts non couverts par les recettes escomptées. La subvention cantonale ne portera que sur la part non couverte par les recettes.

Un commissaire n'est pas opposé à la construction de P+R à proximité des gares. Des explications concernant les deux ingénieurs qui vont travailler à plein temps à la DGMR pour une durée déterminée de 5 ans sont souhaitées. Ces collaborateurs viennent renforcer les effectifs de l'Etat, mais cette durée déterminée gêne. Un contrat de 5 ans n'est pas provisoire et s'inscrit dans une politique de long terme, ce qui ne permet pas de savoir combien de collaborateurs sont finalement engagés par l'Etat dans de tels contrats.

Si l'on doit accompagner toutes les communes, les associations intercommunales, les projets d'agglomération, il faut des moyens. Pour l'heure, il n'est pas possible d'accompagner ces entités avec les moyens actuels, justement en raison de l'utilisation économe des moyens. Il n'y a pas eu d'augmentation de poste en personnel fixe au sein de la DGMR ces 6 dernières années pour accompagner le développement de la mobilité. Des investissements de CHF 800 mio sont suivis à forces égales, grâce à des optimisations et du personnel dévoué. Ces postes, déterminés dans le temps, sont demandés en toute transparence, et sans cela, l'accompagnement ne pourra pas se faire. Après la première tranche de crédit, le modèle sera évalué, en tirant des enseignements. Mais au-delà de cet accompagnement, cette question soulève la problématique des postes fixes versus postes temporaires. Le GC souhaite limiter autant que possible l'engagement de forces pérennes, à savoir des postes administratifs de durée indéterminée. Cela nécessite une approche différenciée. Pour un engagement limité dans le temps, il ne sert à rien d'engager des forces pérennes. Il existe deux outils de création de poste, avec d'une part le budget de l'Etat, d'autre part les EMPD. Le GC garde donc le

contrôle en permanence. Dans le cadre de la mise en place d'une politique nouvelle, un poste à durée déterminée paraît plus approprié.

Le contexte global est rappelé, avec 375'000 pendulaires en 2030, 65 arrêts de bus, 1'100 places de parc, 1'300 places pour les vélos. Ces deux postes ne sont pas trop demandés avec ce projet et la création de ces deux postes pendant 5 ans. C'est une nécessité pour éviter la surcharge. La question d'avoir des postes pérennes se pose néanmoins.

La difficulté de trouver des personnes compétentes pour ce poste pour 5 ans est soulevée.

Le calibrage des forces fait l'objet de réflexion à chaque EMPD. Les interfaces ne sont pas réalisées à court terme, et il faut partir du principe que cela va durer quelques années, avec un certain nombre de difficultés à résoudre. D'où la proposition de poste à 5 ans, ce qui permet aussi de passer l'écueil du vote du GC. Mais il est effectivement difficile d'engager des spécialistes en classe 13 pour 5 ans, même si on les trouve.

Trouver des ingénieurs formés en Suisse sur le marché de la construction est de plus en plus compliqué, ce d'autant pour une période de 5 ans. Les CFF recrutent par exemple en Espagne et dans les pays de l'est, car il n'y a pas le personnel suffisant pour assurer des travaux en Suisse. 5 ans est un long projet pour un ingénieur. Pour ceux qui veulent se renouveler, notamment pour les jeunes ingénieurs, 5 ans est un excellent horizon temporel pour changer de projet, d'activité ou de fonction. Cet EMDP répond à un besoin et plusieurs autres phases vont suivre.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

6. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT VALÉRIE SCHWAAR ET CONSORTS POUR UN PLAN DIRECTEUR CANTONAL DU STATIONNEMENT D'ÉCHANGE ET DE COVOITURAGE (16_POS_198)

6.1. PRÉSENTATION DU RAPPORT – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département n'a pas de commentaire à formuler.

6.2. POSITION DE LA POSTULANTE

Madame la Postulante remercie le CE de la réponse à son postulat, déposé en 2016, et qui traitait une partie de la problématique des interfaces abordées ce jour. Ce postulat traite de deux éléments problématiques, à savoir en premier lieu de l'absence quasi totale de stationnement dédié au covoiturage. Pour les collaborateurs d'une même entreprise, qui ont un point de convergence dans la destination et qui souhaiteraient partager un véhicule pour le dernier bout du trajet, il est compliqué de trouver une place de stationnement pour un véhicule sur le domaine public. A l'heure actuelle, la plupart des co-voitureurs doivent stationner sur le domaine privé. Elle estime que ce type de stationnement est à développer dans le canton et demande ce qui est prévu ? Ensuite, l'autre problème concerne la tarification, un enjeu central. Or, l'on se rend compte que l'utilisation de certains stationnements P+R est influencée par le tarif appliqué, moins cher. Mais en termes de trajet, il serait plus logique de mettre des P+R aux endroits stratégiques, que les places soient utilisées par les bonnes personnes, et que la tarification n'induisse pas d'effet négatif. La

réponse est satisfaisante, à savoir que l'Etat doit avoir une vision stratégique et globale sur l'entier du territoire, en harmonie avec les communes pour la traduction dans les faits et la construction proprement dite.

Concernant le nombre de places dédiées au co-voiturage, dans l'annexe No 2, page 26 de l'EMPD, les places prévues dans cette première étape sont mentionnées. Mais Madame la Postulante ne voit pas comment retrouver les places uniquement dédiées au covoiturage.

Madame la Cheffe de Département insiste sur le fait que cette politique débute. Le crédit demandé sert à identifier la demande, et à la quantifier au niveau cantonal. Il n'y a en effet pas de vision consolidée à cette échelle. Un montant de ce crédit servira précisément à géo-localiser cette demande. Une fois cette étape effectuée, il s'agira ensuite de calibrer les besoins en infrastructure et leur implantation. L'élaboration d'une cartographie permettra de documenter l'existant et l'étape suivante, à savoir, outre la problématique de la tarification, le contrôle du droit d'accès.

Le co-voiturage est une pratique qui est prônée et encouragée, notamment dans le cadre des plans de mobilité des entreprises et les plans de sites d'activité. Ce co-voiturage est organisé entre les employés de ces sites, qui s'organisent à leur domicile et avec une collecte pour arriver à une localisation dans laquelle ils travaillent en commun. Promouvoir le co-voiturage est entré dans les pratiques. En revanche, dans le cadre de l'établissement de la stratégie, l'EMPD n'apporte pas encore la réponse pour savoir s'il est opportun de développer et de favoriser des infrastructures de co-voiturage pour permettre à une échelle plus vaste de favoriser de tels comportements de mobilité. Le rapport coût-utilité, notamment l'utilisation de l'espace, la concurrence aux transports publics, doit être prise en compte. C'est l'option de crédit d'étude qui a été choisie pour ces aspects. Dans les tableaux reprenant le nombre d'interfaces traitées et les places de parc, il n'y a pour le moment pas de places prévues pour le co-voiturage. Si au terme de l'étude, on arrive à la conclusion qu'il y a lieu de développer des infrastructures à certaines conditions, le prochain EMPD comprendra une ligne additionnelle pour ce type d'infrastructure.

6.3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il est fait part de l'expérience en la matière de la commune de Morges, dont deux jonctions autoroutières bénéficient de deux zones délimitées pour le co-voiturage, qui sont à l'heure actuelle saturées. Dans le cadre de cette politique des interfaces, il est nécessaire d'identifier les bons endroits qui permettront l'attractivité de ces échanges. Il n'est pas encore convaincu à ce stade qu'il faille affecter les places au co-voiturage. La localisation est plus importante que leur affectation à son avis.

Madame la Postulante salue cet EMPD et la volonté de mettre en place cette vaste étude. La localisation de ces différents types de parking est fondamentale. Mais c'est bien la désignation des bons utilisateurs qui sera à termes le garant du succès ou de l'échec de cette politique. Le P+R le plus apprécié est la place de parc au pied de l'immeuble avant de passer dans l'ascenseur. Elle retient la volonté de limiter au maximum la part du trajet global avec un véhicule utilisé par son seul conducteur, pour maximiser la part en transport public, ou d'un autre mode de transport moins nuisible à l'environnement et/ou à la surcharge du trafic. Ce panel d'actions risque de susciter des débats fondamentaux.

Une des difficultés à laquelle il va falloir répondre dans le cadre des études stratégique régionale de dimensionnement et de mode de gestion va concerner la tarification. Il s'agira de mettre en évidence la stratégie et les lignes directrices pour éviter des comportements du type faire la plus longue part du trajet en voiture et se parquer le plus proche possible de la destination. Les tarifications des P+R et des transports publics doivent être cohérentes. Concernant le droit d'accès, il relève l'implication que devront avoir les entreprises de transports publics dans la mise en œuvre de cette stratégie, notamment avec le fait de délivrer des abonnements. Il sera plus difficile de savoir qui utilise quoi pour le co-voiturage.

Madame la Postulante reste persuadée qu'une frange de la population est concernée par cette nécessité d'avoir des places dédiées au co-voiturage. Il sera compliqué de contrôler l'accès, et un des éléments de réponse sera le plan de mobilité d'entreprise et de site, qui constitue un excellent moyen d'identifier le qui et le pourquoi, la protection des données entrant aussi en ligne de compte.

Dans la pratique, ces besoins sont très localisés et très spécifiques, nécessitant quelques places avec des aménagements peu coûteux. La stratégie n'est pas forcément déterminante dans la mise en œuvre.

Le réseau animé avec les entreprises du canton est évoqué. Le fait d'avoir un réseau d'entreprise qui disposent d'un plan de mobilité d'entreprise et dont les employés sont les ambassadeurs du gain en qualité de vie aident à gagner de nouveaux adeptes de ce type de solution. Le canton a collaboré avec Genève pour éditer un guide de plan de mobilité pour proposer une boîte à outils des possibilités qui s'offrent aux entreprises en fonction de leur typologie, de leur taille, de leurs horaires. Les entreprises qui témoignent peuvent avoir un effet boule de neige en valorisant les expériences positives, même si parfois les réactions peuvent être violentes, notamment lorsque des places de parc sont supprimées. Il faut néanmoins une volonté de la hiérarchie et une infrastructure adéquate.

6.4. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

7. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION PHILIPPE MARTINET ET CONSORTS EN FAVEUR D'UNE PARTICIPATION FINANCIÈRE CANTONALE AUX PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS (11_MOT_142)

7.1. PRÉSENTATION DU RAPPORT – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département n'a pas de commentaire à formuler.

7.2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Monsieur le remplaçant du motionnaire relève avec satisfaction qu'entre-temps, les investissements ont été beaucoup plus importants que ceux qui étaient demandés, à la fois avec le RER, le NStCM, le réseau des bus. La stratégie proposée ce jour vient compléter de façon favorable ce qui a déjà été fait. Au nom du motionnaire, il se déclare satisfait de la réponse du CE.

7.3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La discussion n'est pas demandée.

7.4. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 9 avril 2019

Le rapporteur :

(signé) Jean-François Thuillard