

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

**Postulat François Pointet et consorts au nom du groupe Vert'libéral – Mobilité 4.0 : plus de
mobilité pour moins de béton**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 25 janvier 2018 à la salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne et était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Maurice Neyroud (qui remplace Jean-Luc Bezençon), Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Alexandre Rydlo, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Pierre Volet, Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Jean-Luc Bezençon était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH : Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jean-Charles Lagniaz, responsable de la division management des transports, DGMR, Sylvain Rodrigues, directeur de la direction de l'environnement industriel, urbain et rural, DGE, Frederico Molina, directeur de la division planification, DGMR, Mmes Sarah el Kabiri, responsable enquêtes et données, observatoire et projections de la mobilité, DGMR, Stéphanie Manoni, responsable des mobilités durables et urbanisme, DGMR.

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

2. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant indique que le moteur de ce postulat provient d'un constat général, plus de mobilité, plus de difficulté à se déplacer et des projets d'infrastructures de plus en plus difficiles à mener. Une série de projet en cours va permettre d'améliorer un certain nombre de points noirs. Il est d'avis que l'on peut attaquer la problématique sous un autre angle qui permet d'aller plus vite, celui de la technologie. Ce postulat est en phase avec un des objectifs du programme de législation du CE et il n'est pas le seul à se préoccuper de ce problème, à l'image du postulat sur le covoiturage. Des interventions parlementaires ont aussi fait l'objet de réponses apportées par le Conseil fédéral, en particulier sur l'importance du soutien à l'innovation, notamment avec la réalisation de projets pilotes et le suivi de projets de recherche. Même si c'est bien, il souhaite des solutions qui apportent quelque chose. Au mois de mai, le forum des 100 évoquera la problématique en allant plus loin avec les véhicules autonomes. Il estime qu'il faudra beaucoup d'infrastructures pour les intégrer et ne les a pas mentionnés dans son postulat. C'est trop lointain et il souhaite des solutions rapides. Ensuite, certaines grandes entreprises informatiques ont pris un leadership sur le sujet, comme Google. Mais ces applications déplacent parfois les bouchons au mauvais endroit, dans des quartiers résidentiels. Il en conclut que cette problématique nécessite une certaine coordination afin de ne pas aller dans la mauvaise direction. L'objectif est de trouver les moyens d'optimiser l'utilisation des infrastructures et de trouver des synergies dans les développements actuels.

Pour aller dans cette direction, il propose d'étudier l'opportunité de la mise en place d'un pôle de compétence réunissant tous les acteurs de la recherche, sous l'accompagnement de la DGMR ou de toute instance qui pourrait le faire. Il souhaite arriver à des solutions adaptées au territoire vaudois.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Cheffe de Département indique être favorable à ce postulat. Même si les prémisses de ces réflexions ont déjà commencé. Le CE a fait de la transition digitale un de ses axes, prioritaire et transversal. La mobilité est souvent une des applications de la digitalisation qui est la plus immédiatement envisagée. L'observatoire de la mobilité a déjà commencé à réfléchir aux différents défis et opportunités qu'offrent les nouvelles technologies dans l'optimisation de la mobilité. Mais selon certains indices, la digitalisation n'affranchira pas des grands investissements dans le rail et la route. L'on peut optimiser, améliorer l'information, densifier le trafic, faire rouler des trains de manière plus précise. Les études réalisées sur les enjeux de la mobilité à l'horizon 2050 montrent que la tendance à la consommation de mobilité et à la pendularité ne vont pas freiner. La croissance démographique ne va pas diminuer de manière drastique et le département envisage ce postulat comme une manière d'optimiser les réseaux, qui doivent être développés. La transformation numérique a trait à la numérisation des activités humaines. Cela va impacter une partie de notre manière d'interagir physiquement avec notre contrat de travail. Le télétravail est évoqué, mais les achats en ligne ont aussi un impact sur la mobilité. Le transport des marchandises et la stratégie du dernier kilomètre nécessitent des infrastructures d'acheminement et de distribution par des réseaux physiques. La robotisation et la disruption du monde du travail auront évidemment un impact sur la mobilité. Le lien sera fait avec le postulat Schobinger pour ce qui relève de l'internet des objets, du big data et des voitures autonomes, sur lequel le Grand Conseil n'a pas encore eu l'occasion de se prononcer. Les objets se numérisent, s'interconnectent, se coordonnent avec des capteurs qui vont englober un certain nombre de données, exploitables et analysables, pour optimiser les trajets, la prédictivité des surcharges de trafic, les accidents, etc. Avec l'intelligence artificielle, on ne maîtrise pas encore exactement ce vers quoi l'on va et quels sont les potentiels, qui sont difficiles à imaginer. Il est nécessaire de continuer de réfléchir à ces enjeux et ce postulat ouvre cette perspective. Sur la question de la création d'un centre de compétence physique, il est émis quelques réserves. Il vaut mieux avoir des dispositifs plus agiles, avec des plateformes de collaboration, avec des spécialistes de la question digitale, des entreprises innovantes, les transporteurs, les chercheurs des hautes écoles, etc. La mise en réseau des acteurs nécessite un pôle de coordination et d'impulsion des réflexions. Le département réfléchit à l'organisation d'une journée de la mobilité 4.0 en collaboration avec Digital Switzerland. Il s'agit de lancer la mise en réseau des acteurs qui peuvent jouer un rôle dans l'apport d'éléments de réflexions.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le Postulant souligne que son objectif n'est pas de supprimer le développement des infrastructures, mais d'optimiser les infrastructures actuelles et futures. Concernant le pôle de compétences, qu'il soit agile, figé ou autre, l'idée est de réunir les acteurs de la mobilité, y compris les entreprises privées, selon les besoins.

Il est relevé que le postulat évoque la tarification constructive et non punitive de la mobilité ou encore de tarification dynamique. Qu'entendons-nous par-là ?

Le Postulant répond qu'il s'agit d'exemple de la direction dans laquelle un certain nombre d'entreprises de transports comme les CFF vont aller. Cela met en exergue le fait que dans la digitalisation, il va aussi y avoir un nouveau calcul du coût des transports. Il est difficile de dire ce que cela va donner mais c'est la direction prise.

Que se cache-t-il derrière le paragraphe qui mentionne la stabilisation des réseaux de transports tout en répondant à la demande croissante de mobilité, ce sans construire de nouvelles infrastructures lourdes ? Ces propos sont contradictoires entre les propos de la Conseillère d'Etat et ceux du postulat. En effet, on se situe au cœur du message et de l'intention du postulant. Il faut pouvoir en débattre, car des plateformes de réflexion existent déjà certainement. La difficulté de la coordination des feux de la ville de Morges, qui provoque une grande insatisfaction de la population est évoquée.

Le Postulant répond que l'objectif n'est pas de geler le développement des infrastructures, mais bien d'utiliser au maximum les capacités des routes actuelles. Ensuite, il faut voir au cas par cas, et il cite l'exemple de l'autoroute Vevey-Lausanne, constamment encombrée. Il aimerait que les ingénieurs chiffrent ce que coutera une 3^{ème} voie. Il pense que cela dépassera ce que l'on peut s'offrir rapidement. Il faut prêter attention au mode de développement des infrastructures et réfléchir aux optimisations possibles. Un projet d'autoroute de contournement de Morges va par exemple prendre du temps.

Ce postulat est intéressant par les questions qu'il pose. Le contexte est en train de changer dans le cadre de la mobilité. Un commissaire travaille depuis 25 ans sur ces questions. Pendant 20 ans, le cadre était relativement simple avec une poussée de la mobilité, plus ou moins maîtrisée, d'abord par la mobilité privée, puis les transports publics venaient prendre de la place. La tendance était lourde et les risques pour le futur proche et moyen étaient peu importants. Depuis 5 ans, on a le sentiment que de nouvelles technologies et de nouvelles manières de voir les choses ont émergé, notamment avec l'électrification du parc, l'autonomisation des véhicules, la possible mutualisation des véhicules, le changement du mode de consommation et de distribution du à internet. La littérature scientifique d'il y a 10 ans ne montrait pas un grand intérêt pour cela. Or ces facteurs ont un impact sur l'organisation et l'utilisation des infrastructures. Cela ne remplacera pas les investissements de ces 20 prochaines années. Les changements à venir, avec par exemple des parkings relais de véhicules mutualisés qui se déplacent seul et se rechargent seuls peut avoir un impact sur le système de mobilité. La dernière révolution de ce type est l'avènement de la mobilité individuelle dans les années 1950 et 1960 avec le développement des autoroutes. Cette révolution pourrait arriver d'ici 20 à 30 ans et c'est le rôle des autorités de se poser ces questions et de plancher sur les réponses, en termes de planification, et de prendre quelques mesures conservatoires pour les terrains et les emprises, afin de ne pas être pris par le temps.

La Cheffe de Département précise que c'est dans l'état d'esprit des propos du postulant que le CE accepte de soutenir ce postulat. Cela ne doit en aucun cas empêcher le canton d'investir dans ses infrastructures.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 12 voix pour, 0 contre, et 3 abstentions, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Froideville, le 14 février 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard