

**RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat David Raedler et consorts au nom Les Vert.e.s vaudois.e.s - Le report modal requiert de favoriser la multimodalité : offrons à celle-ci les outils multiples nécessaires !**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 18 février 2021, à la salle plénière, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Cloé Pointet, de MM. Jean-Christophe Birchler, Jean-Luc Bezençon, Pierre Volet, Jean-François Cachin, José Durussel, Cédric Echenard, Philippe Cornamusaz (qui remplace Stéphane Rezzo), Pierre-Alain Favrod, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Daniel Ruch (qui remplace Carole Schelker), et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Carole Schelker et M. Stéphane Rezzo étaient excusés. M. David Raedler était invité au titre d'auteur du postulat.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était accompagnée de MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Frederico Molina, chef de la division planification (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

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

**2. POSITION DU POSTULANT**

Le postulat traite d'un aspect spécifique de la mobilité, celui de la multimodalité, qu'il souhaite promouvoir. Reprenant les principaux points du postulat, le postulant mentionne une étude de l'EPFL parue fin 2020, co-commanditée et co-financée par la DGMR, qui a mis en lumière l'évolution extrêmement marquée des habitudes de mobilité dans notre canton. Elle s'inscrit d'ailleurs en droite ligne des développements constatés à l'échelle suisse et internationale : les vaudoises et les vaudois sont de moins en moins dépendants d'une forme de mobilité (par hypothèse le véhicule individuel motorisé), mais privilégient toujours plus la multimodalité, c'est-à-dire le fait d'utiliser plusieurs modes de transport complémentaires lors d'un seul et même trajet.

L'EPFL le relève : l'utilisation de la voiture diminue alors que celle des autres moyens de transport (marche comprise) augmente sensiblement. Cette tendance est encore plus nette chez les moins de 35 ans, qui sont de moins en moins nombreux à disposer d'une voiture en tout temps et à choisir ce mode de transport comme unique. Plus largement, l'utilisation des transports publics elle-même n'est pas non plus exclusive, mais se voit souvent complétée de façon essentielle par la marche ou le vélo. Dans l'ensemble, 40% des vaudoises et vaudois utilisent régulièrement plusieurs modes de transports et un tiers le font de manière occasionnelle.

Cette évolution favorable à toutes et tous a été rendue possible notamment par le très bon développement par le Canton de l'offre en transports publics, ainsi que par les mesures prises dernièrement pour favoriser la mobilité douce.

Il s'agit à présent de s'assurer du développement des conditions favorables à accroître la multimodalité dans ce contexte – et ainsi renforcer encore le report modal en faveur d'autres formes de mobilité que la voiture

individuelle motorisée. Un point central pour les vaudoises et vaudois résidant ou se rendant dans un lieu plus difficilement connecté aux transports publics.

La multimodalité impose d'agir sur plusieurs plans en même temps – une action unique sur un point particulier n'étant pas suffisante. Il faut aussi se concentrer sur des domaines pour lesquels le Canton dispose d'une compétence claire. Pour ce faire, il est notamment essentiel d'assurer :

- une desserte en transports publics forte et touchant des « pôles » répartis sur l'ensemble du territoire ;
- des aménagements routiers sécurisés permettant de favoriser le vélo et le vélo électrique pour rejoindre ces pôles ;
- des infrastructures permettant d'accueillir, dans ces pôles, les véhicules utilisés pour les rejoindre, notamment par des « P+R » (pour les véhicules motorisés) et des vélostations de grande capacité (pour les vélos et vélos électriques) ;
- le développement d'une offre forte et granulaire de partages de véhicules, notamment par un réseau de vélos en libre-service et de voiture en partage (car sharing).

Les deux derniers éléments sont particulièrement importants à l'heure où les CFF – et d'autres entreprises de transport public – cherchent à limiter le nombre de vélos et vélos électriques embarqués. Une évolution que l'on doit déplorer, mais avec laquelle il faut savoir travailler.

Il est cité plusieurs exemples. Ainsi, pour aller à un rendez-vous au siège du CIO à Lausanne, une personne domiciliée à Suchy pourra rejoindre la gare de Chavornay à vélo ou en voiture, y prendre le train et emprunter un transport public, un vélo en libre-service ou une voiture en partage disponible à la gare de Lausanne. Ceci en gagnant temps et confort, et en réduisant sa sollicitation des infrastructures routières, par rapport à un trajet utilisant exclusivement la voiture. Ensuite, pour un trajet de Rovray à Lausanne, il est possible de rejoindre la gare d'Yverdon, pour prendre le train pour Lausanne et arriver où l'on souhaite.

Afin de favoriser l'évolution constatée très récemment par l'EPFL, et qui permet de répartir de la façon la plus efficiente la charge sur nos infrastructures de mobilité (routes, rail, etc.), il est impératif que le Canton mette ces développements au centre de sa stratégie. Ceci notamment dans le cadre de sa très attendue stratégie vélo 2030. Et à la suite du financement cantonal déjà adopté par le Grand Conseil en 2019 pour les interfaces multimodales de transport public.

En conséquence, le présent postulat demande au Conseil d'Etat de tirer un bilan des mesures prises en matière de multimodalité dans sa stratégie générale de mobilité et d'intégrer les critères nécessaires pour la favoriser dans les stratégies sectorielles mises en place.

### **3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Ce postulat va dans le sens de la politique générale menée par le DIRH depuis plusieurs années en matière de multimodalité. L'approche est de développer le bon mode au bon endroit et de sortir d'une approche par mode de transport. Il s'agit d'identifier quelles solutions de mobilité conviennent pour faire tel trajet pour telle personne. Le DIRH est en train de réviser ses stratégies, et notamment la politique des interfaces, avec les pôles de multimodalité.

Un décret a été adopté pour venir en soutien aux communes, qui sont en charge de la réalisation des interfaces de transport avec les entreprises de transports publics. En effet, certaines réalisations prennent du retard en raison de leur complexité et de leur coût. Ce décret permet d'apporter un soutien technique et financier aux communes concernées. Des pôles régionaux ont été identifiés. De nombreux investissements ont été réalisés dans des infrastructures structurantes, comme les trains ou les axes forts de transports publics (RER, LEB, trains régionaux, etc.), pour rabattre les usagers sur les gares principales, celles-ci offrant ensuite plusieurs modes de transports, accompagnés d'une politique de stationnement bien localisé pour les voitures.

Concernant les aspects routiers et la sécurité, les moyens alloués à la réfection des routes cantonales ont été fortement augmentés depuis 2012. Ces investissements participent à tous les modes de transports, car cela aide les voitures, mais aussi les bus et les vélos. L'entretien du patrimoine routier existant et les requalifications de routes servent à sécuriser ces espaces.

Dans le cadre de la stratégie vélo, le département réfléchit à développer davantage de possibilités pour l'utilisation du vélo en dehors des agglomérations, autour et entre les centres régionaux. Dans ce contexte, le vélo électrique offre de forts potentiels de déplacement, sur de plus longues distances.

Le car sharing et les vélos en libre partage évoqués par le postulant sont des éléments intéressants. Ils relèvent des compétences communales, tout en étant appuyés par le canton dans le cadre des projets d'agglomération et de leurs subventionnements.

Ainsi, les points évoqués par le postulant se réalisent, avec des politiques sectorielles. L'avantage de ce postulat est d'en montrer la cohérence globale et les buts recherchés par ces politiques. Les interfaces rail-route, qui ne sont pas mentionnées dans ce postulat, tiennent particulièrement à cœur de Madame la Cheffe de Département. En effet, la politique logistique et la stratégie marchandise ont aussi leur importance dans les interfaces, car les transports de marchandises doivent être organisés de manière cohérente, au bon endroit, avec des capacités suffisantes.

Enfin, concernant le développement numérique, une somme de CHF 10 mio a été constituée en fonds pour soutenir les innovations. Sur la base des mêmes infrastructures, des solutions numériques permettent d'être plus efficaces, d'envoyer des trains plus précisément et de construire son voyage de manière plus efficace. Un règlement se met en place qui sera soumis prochainement à travers un EMPD.

Ce postulat s'inscrit complètement dans la politique actuelle.

#### **4. DISCUSSION GENERALE**

Les efforts du Conseil d'Etat pour le développement des transports publics sont salués. L'exemple de la suppression de la halte de Trey pour gagner du temps entre Payerne et Lausanne est cité. La ligne de bus créée suite à cette fermeture a permis de désenclaver le hameau et s'est révélée très utile. Ce postulat demande un bilan et l'intégration de critères nécessaires pour favoriser la stratégie sectorielle mise en place. Pendant que les services répondent à ce postulat, ils ne consacrent pas de temps au terrain, aux horaires, à d'autres secteurs. La demande de cette étude fastidieuse est-elle utile ?

Ce postulat est large et il est difficile de s'y opposer. Cependant, le rapport demandé sera volumineux tant les sujets abordés sont nombreux. Par ailleurs, les conditions du covoiturage doivent être améliorées, car les places manquent. Pour traverser le Nord, l'Est et le Gros-de-Vaud, la voiture va rester le moyen le plus efficace encore longtemps pour se rendre sur le Chef-Lieu. Les concepts de mobilité envisagés vont certainement se réaliser à terme, mais ils vont coûter cher, aux communes également.

Si l'on veut des trains à la cadence de 15 minutes, les investissements sont importants en termes d'infrastructures et d'organisation de la multimodalité qui les accompagne. La situation du Gros-de-Vaud avec le LEB ou de la Broye, ou les barrières sont par exemple souvent baissées aux passages à niveau est mise en avant. Le Conseil d'Etat va déjà dans le sens demandé par ce postulat, qui est un coup dans l'eau. Même si l'on peut toujours faire mieux, les réponses aux questions posées sont satisfaisantes.

En vue des études et rapports à venir, il est évoqué le fait que les personnes vont moins se déplacer, en pratiquant le télétravail et les visioconférences. L'étude mentionnée par le postulant a été réalisée pendant la pandémie. Il est regretté que les mêmes personnes s'opposent aux antennes 5G, qui permettront d'améliorer les moyens de communication, qu'elles ne prennent plus les transports publics pendant la pandémie au profit de leur voiture, électrique, qui pollue tout autant la planète que les autres, mais différemment. Il n'existe selon un commissaire, aucune preuve qu'un véhicule électrique pollue moins qu'un véhicule thermique. Et comme l'utilisateur urbain s' imagine qu'il pollue moins, il l'utilise plus. De plus, ce sont ces jeunes de moins de 35 ans cités dans l'étude, utilisateurs multimodaux la semaine, que l'on retrouve dans les stations de ski le week-end, au volant des 4x4 flambants neufs de leurs parents. Et pourtant, des solutions existent, comme pour monter en train à Leysin, avec un projet pour prolonger la ligne jusqu'au départ des remontées. Par ailleurs, avec des exemples à la clé, il est estimé que les fonctionnaires et le personnel des entreprises étatisées pratiquent plus la multimodalité que les autres, car ils disposent de plus de temps. L'exode des villes vers la campagne ou la montagne va augmenter le nombre de voitures par ménage. L'Etat s'est beaucoup investi pour que les transports publics puissent atteindre une cadence au quart d'heure. Tout est fait dans ce canton pour arriver aux objectifs du postulat.

On peut s'attendre à ce que la situation actuelle due au covid produise des effets dans la durée concernant les habitudes de vie et la mobilité selon le Postulant. Le télétravail et les visioconférences vont se développer. Et

suite aux mesures de confinement, les personnes vont chercher de plus en plus à habiter dans un endroit agréable et se tourner vers la campagne. Vont se poser des questions de place, puis celle de rejoindre les centres-villes pour des raisons professionnelles. Pour éviter l'augmentation du nombre de voitures, il va falloir offrir d'autres moyens alternatifs de mobilité, qui permettent de garder les voitures de façon sectorielle et éviter les longs trajets motorisés.

La voiture électrique n'est clairement pas la panacée. Elle reste un véhicule, qui pose des problèmes de microplastiques avec les pneus, d'énergie grise liée aux batteries, et de place nécessaire. Si l'on ne fait que remplacer les voitures thermiques par des voitures électriques, les problèmes ne seront pas réglés. La pollution sera moins visible, mais il n'y aura pas plus de place, pas moins d'accidents, et les autres mobilités ne seront pas avantageées.

La question du temps est intéressante, car souvent l'on a l'impression qu'en changeant de mode de transport, l'on va perdre du temps. Une des clés de la multimodalité est de s'assurer que cela ne soit pas le cas. Dans ce domaine, l'horaire cadencé des trains mis en place dans les années 1990, est un immense avantage de la Suisse. Il permet de changer rapidement de train, avec un temps de trajet qui peut servir à autre chose, lire, travailler, etc. En effet, au volant d'une voiture, à part écouter la radio, on ne peut rien faire d'autre que conduire.

Le canton fait beaucoup pour développer les offres de toutes les formes de mobilité, mais il est regretté que des politiques sectorielles soient menées en silo. L'un des enjeux de ce postulat est de pouvoir établir les liens des unes avec les autres.

Plusieurs commissaires soutiennent ce postulat même s'il est estimé que le canton s'est déjà beaucoup investi. Il est rappelé que les réflexions sur la transversalité et la multimodalité ont eu lieu à maintes reprises au sein de la commission. Une réflexion sur la multimodalité doit être menée dans son ensemble, également pour maintenir ce qui existe déjà. La Suisse dispose d'un excellent réseau de transports publics, même si d'autres pays sont aussi à citer. Si ce postulat amène une plus-value dans les réflexions générales que la DGMR mène déjà, il faut l'accepter pour compléter ces réflexions et établir un bilan intermédiaire de ce qui existe.

Une commissaire-citadine met 10 minutes à pied pour venir au Grand Conseil. Elle pense justement que ce postulat permettra de prendre en compte la réalité diverse du canton. Des réflexions peuvent encore être menées, en plus de ce qui a déjà été fait. La multimodalité implique de créer des infrastructures, qui peuvent être modestes, comme des places de covoiturage, des nouvelles lignes de bus, mais qui sont concrètes, dans le quotidien des gens. L'avis que la voiture va encore rester présente est partagé, mais on peut réfléchir à d'autre façon de se mouvoir et à diminuer sa place. Le soutien à la transversalité entre les modes de déplacement et les régions du canton est apporté. Au vu des différences entre les agglomérations et les régions rurales, de nombreuses améliorations sont encore possibles.

En termes de multimodalité, en fonction des horaires de déplacement, il n'y a pas toujours de solution pour du porte-à-porte. Des solutions doivent être trouvées entre voiture, P+R et transports publics par exemple. Cela permet de venir de localités situées à l'extérieur sans aller jusqu'au centre-ville en voiture. La multimodalité doit permettre de jongler avec les différents moyens de déplacement.

Il est rappelé qu'il existe des jeunes de toutes sortes. Certains sont des verts ou verts libéraux, d'autres ne partagent pas cette sensibilité. Pour certains jeunes, faire la grève du climat ou s'exprimer dans ce sens, n'implique pas forcément que leurs proches auront les mêmes idées et agiront en conséquence.

Si les déplacements pendulaires quotidiens sont mis en avant dans ce postulat, le syndic d'une ville de l'arc lémanique, il est aussi confronté à la problématique de la multimodalité de loisirs, par exemple en lien avec les spectacles du théâtre par exemple. Aller au spectacle implique aussi de rentrer, et c'est là que les difficultés se posent en termes d'efficacité et de rapidité. Comment dès lors encourager les gens à changer d'habitude. Cette réflexion doit être large, à l'échelle cantonale, pour ne pas décourager les usagers. Il faut offrir des possibilités multimodales sur le lieu de destination, avec des transbordements limités au maximum pour que cela reste attractif.

Le Postulant précise que lorsqu'il parle de mobilité, il y intègre la mobilité professionnelle et de loisirs. Il est évoqué l'engouement pour le ski cet hiver, avec l'exemple de Leysin, déjà cité, qui a littéralement croulé sous les voitures. Il s'agit également d'un domaine dans lequel il faut chercher à influencer l'utilisateur à faire usage d'autres moyens de transport que la voiture pour monter en station.

Madame la Cheffe de Département remarque que les objectifs climatiques sous-jacents à la baisse du trafic ne seront pas atteints grâce aux seuls efforts des pouvoirs publics, que ce soient les communes, les cantons ou la

confédération. Des évolutions technologiques seront nécessaires, et l'industrie va aussi jouer un rôle, ne serait-ce que par l'acquisition de nouveau matériel roulant. L'évaluation est permanente sur les derniers modèles, moins polluants, avec des moyens de production plus sobres. En filigrane de ce postulat figure la durabilité, et à ce sujet, elle évoque la stratégie quatre saisons pour les Alpes vaudoises, qui comportent un volet mobilité, afin qu'elle soit durable et respectueuse du paysage. C'est dans ce contexte que le projet de la ligne Aigle-Leysin a été repris, accepté par les Chambres fédérales. Il est actuellement à l'enquête et va être réalisé jusqu'au départ de la télécabine, également comme un projet de desserte pour les habitants de la station. La stratégie des transports régionaux vise deux objectifs. Il y a d'une part le transport au quotidien pour la mobilité professionnelle. Mais d'autre part, dès lors que l'offre existe, il est aussi important que les utilisateurs utilisent ces infrastructures pour leurs loisirs. En effet, les usagers ont effectué un virage en matière de transport public pour les déplacements professionnels. Mais à l'inverse, lorsqu'ils sortent, au restaurant ou au théâtre, ils devraient aussi être encouragés à utiliser les transports publics. En effet, les offres de transport pour le tourisme de loisir sont existantes. Et des solutions peuvent être amenées dans toutes les régions du canton. Lorsque des offres de transport sont développées, elles sont utilisées. Les usagers doivent être convaincus et non forcés. Un livreur de bidets ne va effectivement pas utiliser un vélo ou le tram. Dans ce contexte, le Plan climat du Conseil d'Etat est jugé ambitieux. Et pourtant l'ambition est de baisser le nombre d'usagers de la voiture de 75% actuellement à 70%.

Les trafics doivent s'organiser de manière à pouvoir capter un maximum d'usagers avant leur entrée dans les villes, avec des P+R, et éviter un effet entonnoir. Il ne sera pas possible d'offrir des BHNS dans toutes les communes du canton. Mais les usagers de la route feront des choix différents si une offre alternative leur est proposée. L'exemple d'Avenches est cité, qui est désormais doté d'un train direct pour Lausanne, alors qu'auparavant, il fallait changer de train à Payerne, et prendre un régional s'arrêtant à toutes les stations. Cette offre n'était pas compétitive. Elle s'est désormais améliorée, et va encore évoluer.

En conclusion, ces stratégies visent un objectif de transfert modal, de fluidité et de mobilité durable. Il s'agit de développer le bon mode, au bon endroit, pour les divers besoins.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

*Prise en considération du postulat*

*La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 8 voix contre 7, et 0 abstention.*

Froideville, le 7 avril 2021.

*Le rapporteur de majorité :  
(Signé) Jean-François Thuillard*