

**RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL**  
**sur le postulat Raphaël Mahaim et consorts - Encourager le covoiturage**

***Rappel du postulat***

*On sait que le taux d'occupation des voitures est très faible, à peine plus d'une personne par véhicule en moyenne. On connaît également les problèmes que pose l'augmentation du trafic individuel motorisé (nuisances, infrastructures onéreuses, etc.). Il convient dès lors de trouver des solutions pour au moins contenir, voire réduire, la quantité de trajets effectués en voiture.*

*S'il n'est certainement pas la panacée, le covoiturage représente l'un des moyens permettant de diminuer les impacts du transport individuel motorisé sur le territoire et l'environnement. Jusqu'alors, le covoiturage est presque exclusivement resté le fait de privés qui s'organisent entre eux de manière totalement informelle. On voit uniquement apparaître ça et là des nouvelles plateformes visant à favoriser le covoiturage, en particulier sur le net. La difficulté principale en la matière réside dans le fait de mettre en contact les personnes faisant le même trajet. Le site de l'Etat de Vaud - la page de l'unité du développement durable - liste certaines de ces plateformes.*

*Afin d'encourager autant que faire se peut la population du canton à optimiser et réduire le nombre de trajets en voiture - notamment dans les régions où la desserte en transports publics reste insuffisante - les postulants soussignés demandent au Conseil d'Etat de lancer un vaste champ de réflexions sur les possibilités d'encourager le covoiturage. Le présent postulat n'aborde pas les " questions qui fâchent ", soit les instruments plus contestés d'encouragement au covoiturage tels que les péages urbains.*

*Parmi les pistes de réflexion à approfondir, on peut citer les idées suivantes :*

- mieux faire connaître les différentes plateformes privées destinées à mettre en contact les potentiels utilisateurs du covoiturage ;*
- intégrer dans le plan directeur cantonal un volet ambitieux relatif au covoiturage, doté d'objectifs quantitatifs à moyen et long termes ;*
- organiser une campagne de sensibilisation ou d'autres journées d'action spécifiquement dévolues au covoiturage, par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité*
- publier les tarifs indicatifs pratiqués en matière de covoiturage ;*
- étudier la possibilité d'octroyer des avantages (taxes automobiles avec bonus-malus, tarifs de parking différenciés, places de parc réservées dans certains lieux, etc.) pour les titulaires de voitures pratiquant régulièrement le covoiturage.*

*Souhaite développer.*

*(Signé) Raphaël Mahaim et 19 cosignataires*

## Réponse du Conseil d'Etat

### Préambule

Les postulants demandent au Conseil d'État de lancer, d'une part, un vaste "champ de réflexions" sur les possibilités d'encourager le covoiturage, et proposent, d'autre part, diverses "pistes de réflexion". Ce postulat est l'occasion de s'interroger sur l'opportunité pour l'État de s'impliquer dans la promotion du covoiturage. Jusqu'à présent, dans le canton de Vaud, le développement de ce mode de transport était essentiellement laissé au domaine privé, et a vu apparaître (et disparaître) diverses sociétés proposant leurs services, principalement sous forme de sites Internet.

En Europe, le covoiturage connaît un important essor, soutenu dans certains cas par des politiques publiques volontaristes. En 1997 déjà, l'Union Européenne finançait le programme de recherche ICARO (Increase of Car Occupancy through Innovative Measures and Technical Instruments) dont l'objectif était d'expérimenter diverses mesures pour augmenter le taux d'occupation des voitures privées. La Suisse y avait participé au travers de l'un de ses Programmes Nationaux de Recherches (PNR 41 *"Transports et environnement : interactions Suisse/Europe"*). Actuellement, quelques métropoles européennes (par ex. Madrid ou Leeds) réservent des voies sur les autoroutes à l'image de certaines agglomérations nord-américaines. En France par exemple, la plupart des Conseils Départementaux ou Régionaux ont mis en place des projets d'incitation au covoiturage via des sites internet de mise en relation de covoitureurs ou encore en aménageant des aires de stationnement aux croisements de flux routiers prioritaires. Parallèlement, des sociétés privées s'emparent désormais du marché en proposant des sites web et applications Smartphone, par exemple le leader européen Blablacar (40 millions de membres).

En Suisse, la Confédération, et plus précisément l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a annoncé, à l'été 2017, qu'il projetait le lancement "d'une offensive nationale de covoiturage". L'objectif serait d'augmenter le taux d'occupation des voitures particulière de 1,1 à 1,5 personne aux heures de pointe. L'OFEN estime que cela réduirait la consommation d'énergie d'un tiers tout en optimisant l'utilisation des infrastructures existantes. Une nouvelle application pour smartphone est à l'étude ainsi que des avantages pour les covoitureurs, tels des rabais sur les parkings. Un concept national sera présenté par la Confédération en collaboration avec la plateforme de dialogue AVENIR MOBILITÉ d'ici fin 2017.

A l'heure actuelle, les quelques initiatives publiques en faveur du covoiturage se traduisent essentiellement par la mise à disposition par les autorités communales de places réservées au sein de parkings publics. Le Canton d'Argovie a fait preuve d'esprit pionnier en construisant huit parkings "Park+Pool" (520 places gratuites) le long des autoroutes du canton. Des sites web ont également été réalisés par des privés, avec certaines fois le soutien financier public. Sous l'appellation "PubliRide", l'entreprise CarPostal, en collaboration avec la société de covoiturage allemande Flinc, expérimente un concept de covoiturage combiné avec les transports publics sur différents sites pilotes en Suisse.

Dans le canton de Vaud, deux opérations d'encouragement au covoiturage sont actuellement en cours. Il s'agit de projets de coopération transfrontalière InterReg où l'objectif est d'augmenter la part de covoiturage auprès des frontaliers n'ayant pas ou peu de transports publics à disposition. Ces deux projets, l'un situé sur l'arc jurassien et l'autre sur le pourtour du bassin lémanique, bénéficient de subventions publiques européennes, françaises et suisses, dont celle du Canton de Vaud.

En outre, le Canton a publié en mai 2016, en collaboration avec le Canton de Genève, un document sur les plans de mobilité d'entreprises *"Plan de mobilité : Guide à l'attention des entreprises et institutions"*. L'objectif est d'aider les employeurs qui le souhaitent à mettre en place des mesures en faveur de la mobilité durable pour leurs collaborateurs. Le covoiturage y figure en bonne place.

A l'occasion de la Semaine de la mobilité – évènement annuel durant lequel le Canton sensibilise le public à la mobilité durable – une promotion du covoiturage est également faite. À titre d'illustration,

le site Internet de la Semaine de la mobilité ([www.vaudmobile.ch](http://www.vaudmobile.ch)) présente l'ensemble de l'offre en mobilité du canton, notamment par le biais d'une carte interactive multimodale où figure la localisation et les conditions d'utilisation des parkings de covoiturage, les emplacements des véhicules Mobility Carsharing, les stations de vélo en libre-service, les lignes de transport public, et bien d'autres informations en lien avec la mobilité.

## **A. Champ de réflexions**

### **1. Cadre légal**

D'un point de vue légal, il n'y a pas, en droit suisse, de loi qui s'applique spécifiquement au covoiturage, ni même de définition réglementaire du covoiturage. L'activité n'est pas illégale pour autant. Le Conseil fédéral s'est d'ailleurs penché sur ce sujet dans le cadre de diverses interventions parlementaires. Dans sa réponse à la question du député Jean-François Steiert (PS-FR) en 2013 "13.1087 : L'autopartage et la comobilité. Phénomène marginal ou potentiel de rationalisation de la mobilité ?", le Conseil fédéral confirme sa volonté de voir les autorités publiques s'impliquer dans le développement du covoiturage :

*"Dans le cadre de la stratégie énergétique de la Confédération, les modifications comportementales - et, par conséquent, les projets de comobilité - jouent un rôle de plus en plus important. Il incombe désormais aux pouvoirs publics de créer des conditions-cadres propices à la diffusion des produits de comobilité et de veiller à ce que les projets dans ce domaine contribuent effectivement à réaliser les objectifs du Conseil fédéral en matière d'énergie et de climat."*

Dans sa réponse du 12 novembre 2014 à l'interpellation Hess Lorenz (PBD-BE) "14.3939 : Taxis et voitures de tourisme avec chauffeur et covoiturage payant. Un combat à armes égales ?", le Conseil fédéral y souligne que :

*"La Confédération est favorable aux offres de prestations qui permettent d'améliorer le taux d'utilisation des véhicules et donc de l'infrastructure routière, car ces offres peuvent contribuer à éviter les surcharges et les bouchons. S'il s'agit de simples offres de covoiturage, gratuites ou moyennant une participation aux frais, elles restent dans le domaine de la liberté de contrat, il n'y a donc pas de raison de légiférer."*

Ainsi, il apparaît que la Confédération soutient la pratique du covoiturage en tant que mode de transport durable, sans avoir pour autant légiféré en la matière. Le projet d'étude "Offensive nationale de covoiturage" de l'OFEN, mentionné précédemment, aura justement pour objectif de proposer un concept national en faveur du covoiturage.

Dans le Canton de Vaud, bien qu'il n'existe aucune base réglementaire spécifique au covoiturage, le terme est explicitement mentionné dans deux documents légaux, à savoir dans une fiche du Plan directeur cantonal (PDCn) d'une part : *Fiche A25 Politique de stationnement et plans de mobilité*, et d'autre part dans une fiche à part entière du Plan des mesures lié à l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (Plan OPair) : *Fiche MO6 Encouragement au covoiturage* (voir développement dans la section B ci-après). Ainsi, ce mode de transport fait intégralement partie de la politique de mobilité durable que défend le Canton, et à ce titre, sa promotion apparaît parfaitement légitime.

### **2. Quel covoiturage l'État doit-il favoriser ?**

Si a priori le covoiturage semble être une option intéressante pour réduire le trafic automobile, une implication de l'État présuppose une définition réfléchie de la typologie de covoiturage qu'il entend encourager, et quel public cible il espère atteindre.

Les dispositions réglementaires vaudoises actuellement en vigueur (PDCn et Plan OPair) penchent en faveur d'un encouragement non différencié au covoiturage. Cependant, le Conseil d'État préconise d'opter pour des solutions évitant toute incohérence avec les politiques de promotion des transports publics ou de maîtrise du trafic automobile. Cela implique donc de répondre de manière cohérente à

une population devant se déplacer sur des distances relativement importantes depuis et/ou vers des zones mal desservies par les transports publics. En d'autres termes, il s'agit d'éviter des actions en faveur du covoiturage dans les situations où l'usage des transports publics serait plus approprié. Ainsi, les solutions mises en œuvre veilleront à encourager le covoiturage de façon à orienter sa pratique en ciblant à la fois le bon public et le bon périmètre géographique.

Pour comprendre le phénomène, il faut savoir que le terme "covoiturage" recouvre un vaste champ de pratiques et d'usagers. Les développements fulgurants des technologies de l'information offrent de nouvelles solutions qui permettent une évolution et une facilitation des pratiques. Ces pratiques peuvent être catégorisées en deux familles principales :

*Le covoiturage régulier* : Ces trajets se font majoritairement sur de courtes à moyennes distances (moins de 50 km) et correspondent essentiellement aux déplacements pendulaires. Ils se font sur une base quotidienne ou tout du moins au minimum une fois par semaine sur un même itinéraire. En général, une fois l'appariement effectué, les covoitureurs ont tendance à conserver le même "équipage", d'autant plus s'il s'agit de collègues de travail.

*Le covoiturage occasionnel* : Ces déplacements se font généralement sur de longues distances. Les motifs sont plus variés, mais entrent plus souvent dans la catégorie des "loisirs". Il s'agit de déplacements interurbains relativement importants qui ne se font pas sur une base régulière. En conséquence, ils nécessitent une nouvelle recherche de partenaire à chaque déplacement. En Europe, cela est en fort développement, notamment en concurrence avec les trains à grande vitesse. En effet, les tarifs affichés peuvent s'avérer particulièrement intéressants.

Ces deux familles d'utilisateurs se divisent ensuite en trois typologies d'organisation distinctes :

*Le covoiturage préarrangé* : Outre l'organisation individuelle avec une ou plusieurs connaissances, et selon une étude de l'Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME, 2010), l'outil de mise en relation privilégié des services de covoiturage préarrangé est Internet. Quelques fois ce service est complété par un centre d'appel, et bien entendu par des applications Smartphone. Les entreprises et administrations souhaitant promouvoir le covoiturage auprès de leurs collaborateurs utilisent en majorité ces plateformes, avec par exemple une page dédiée avec mot de passe pour leur personnel, ou des systèmes internes basés sur leur propre intranet, notamment pour la protection de leurs données.

*Le covoiturage dynamique* : Le covoiturage de dernière minute avec application Smartphone propose un appariement en temps réel par géoréférencement entre conducteurs ayant déclarés leur trajet et passagers souhaitant partir dans l'heure qui suit. Les passagers connaissent ainsi les horaires des prochains passages à un point de rendez-vous. Les conducteurs (inscrits dans le système) sont informés des passagers potentiels. Le système calcule automatiquement le prix du trajet.

*Le covoiturage spontané* : Ceci correspond à une forme d'autostop encadré où les usagers (passagers et conducteurs) sont préalablement inscrits. Le passager attend à l'arrêt de covoiturage sur un axe routier fréquenté. Sa destination est affichée, par exemple devant un poteau de destination ou un panneau d'affichage lumineux avec une place d'arrêt pour le conducteur. Une expérimentation allant dans ce sens et baptisée "Taxito" est actuellement en cours de mise en œuvre dans la région du Grand Genève. Trois autres régions suisses ont déjà mis en œuvre ce système : La Chaux-de-Fonds, Grossdietwil et Luthern. À une autre échelle, les "Sluglines" de Washington permettent depuis les années 70 d'atteindre la capitale depuis les banlieues lointaines. Les automobilistes se regroupent sur de vastes parkings en bordure d'autoroute et attendent sous le panneau de leur destination. Ils ont un grand intérêt à être plusieurs dans la voiture car la congestion est très importante (triplement du temps de parcours fréquent) et que les principales pénétrantes disposent de voies réservées au covoiturage.

Parmi les typologies de covoiturage susmentionnées, des études menées notamment par l'Agence de

*l'environnement et de la maîtrise de l'énergie* (ADEME) en France montrent que le covoiturage longue distance occasionnel est un concurrent avéré au transport public intervilles. Consciente de cette problématique, la SNCF a pris l'option de racheter une société de covoiturage et de développer des nouvelles offres de mobilité combinée via des billets multimodaux incluant des prestations de covoiturage. En Suisse, les CFF sont attentifs à ce phénomène, sans toutefois être intervenu de manière concrète car, il est vrai que, le covoiturage longue distance reste encore marginal.

En revanche, les statistiques sur le covoiturage de "courte à moyenne distance régulier" présentent des résultats plus encourageants en matière de concurrence avec les transports publics. Il semblerait que les personnes optant pour ce mode de déplacement se rabattraient à 90% sur la voiture individuelle en cas d'indisponibilité de cette solution, et seules 3% sur les transports publics (sondage sur les aires de covoiturage dans six départements français, ADEME, 2015). Cela laisse à penser que cette typologie de covoiturage ne prend que peu de clientèle au transport public. Le manque de données sur le covoiturage en Suisse ne permet cependant pas de vérifier si cet état de fait est transposable en tant que tel. L'étude montre néanmoins que ce type de covoiturage est largement préconisé par les pendulaires.

Ce type de déplacement est particulièrement propice au covoiturage étant donné qu'il se concentre dans des créneaux horaires réduits ainsi que des axes très fréquentés. Qui plus est, les pendulaires ont un déplacement régulier et prévisible. D'autre part, le taux d'occupation des véhicules pour le motif "travail" est le plus bas de tous les motifs de déplacement (1.1 passager par véhicule en moyenne selon l'Office fédéral de la statistique). A l'heure où les transports publics sont saturés, force est de constater qu'il reste de la réserve de capacité à l'intérieur des véhicules privés.

Compte tenu de ce qui précède, il paraît donc opportun que l'Etat se concentre en priorité sur les déplacements pendulaires s'il entend renforcer son implication dans la promotion du covoiturage à l'échelle vaudoise. Or, dans ce cas il est nécessaire de veiller à cibler les relations origines-destinations mal desservies par les transports publics.

## **B. Pistes de réflexion suggérées par les postulants**

### **1. Mieux faire connaître les différentes plateformes privées destinées à mettre en contact les potentiels utilisateurs du covoiturage**

Traditionnellement, l'organisation du covoiturage se fait de manière autonome, typiquement entre collègues résidant à proximité ou sur le même axe de déplacement. Toutefois, afin d'augmenter le potentiel de covoiturage, des solutions de mise en relation sont nécessaires. Des sites internet spécifiques ainsi que des applications Smartphone se sont fortement développés depuis une dizaine d'années, soit par des entreprises privées, soit à l'initiative d'autorités publiques.

Des entreprises de covoiturage privées à but lucratif ont récemment vu le jour. À titre d'exemple, la société française BlaBlaCar est actuellement la principale plateforme de covoiturage en Europe, et est en train de s'étendre mondialement avec une stratégie de rachat des entreprises locales (actuellement 40 millions de membres dans 25 pays). Cependant, cette offre en pleine expansion ne répond pas au public cible précédemment défini. En effet, le site est majoritairement utilisé par des usagers effectuant des déplacements occasionnels de longue distance, qui semblent être, pour rappel, le principal concurrent du transport public. Ce second cas soulève aussi la question de "l'économie collaborative" dont se targuent souvent les systèmes de covoiturage. Des services tels que celui susmentionné se basent sur des conducteurs non-rémunérés (bien que défrayés) alors que ce type d'entreprise commerciale tire un bénéfice et emploie des collaborateurs salariés (actuellement plus de 450 personnes). Au niveau mondial, le chiffre d'affaire de cette société était de 10 millions d'euros en 2014 (non communiqué depuis), et doublerait chaque année depuis 2010.

En Suisse Romande, avec 24'000 membres, le site [www.e-covoiturage.ch](http://www.e-covoiturage.ch), est actuellement le plus utilisé pour les déplacements pendulaires réguliers. Il est géré indépendamment par une association à but non lucratif, dont le siège est à Assens. Des solutions peuvent également être mises en place de

manière individuelle par les entreprises elles-mêmes sur la base de logiciels internes de regroupement développés par des bureaux spécialisés tel que le système Fair Park® utilisé notamment par Nestlé Suisse.

Si l'Etat de Vaud s'engage à mieux faire connaître les plateformes de covoiturage, une attention particulière devra être portée au choix de ces plateformes en regard de la cohérence avec les politiques publiques liées (concurrence avec les transports publics, respect de la liberté de marché, etc.). En effet, il ne paraît pas opportun que l'Etat promeuve des plates-formes lucratives dont l'offre concurrence le transport public. D'autre part, il s'avère que la multiplication des sites Internet nuise à l'efficacité globale du covoiturage, en contribuant à l'éparpillement de l'offre. Sur la base de ce constat, le projet InterReg de covoiturage autour du Bassin lémanique - auquel participe le Canton de Vaud et précédemment mentionné - a opté pour la mise en place d'un moteur de recherche plutôt qu'un nouveau site de covoiturage. Cette plate-forme ([www.covoiturage-leman.org](http://www.covoiturage-leman.org)) accède actuellement à sept bases de données publiques<sup>[1]</sup>, permettant ainsi de multiplier les chances d'occurrence lors d'une recherche de trajets spécifiques.

En conclusion, le Conseil d'Etat s'engage à poursuivre son action en faveur d'une meilleure information en cohérence avec sa politique de mobilité durable, notamment exprimée au travers de la loi vaudoise sur la mobilité et les transports publics (LMTP, art. 1 al. 2 et 2<sup>bis</sup>) ainsi que du Plan directeur cantonal (Ligne d'action A2, Développer une mobilité multimodale).

<sup>[1]</sup>Les données proviennent de sites internet de covoiturage appartenant à des collectivités publiques ou bénéficiant de subventions publiques

## **2. Intégrer dans le plan directeur cantonal un volet ambitieux relatif au covoiturage, doté d'objectifs quantitatifs à moyen et long termes**

La promotion du covoiturage est actuellement intégrée au Plan directeur cantonal dans la fiche A25 *Politique de stationnement et plans de mobilité* dans la section "éléments ayant force obligatoire pour les autorités publiques, validés par le Grand Conseil", et donne la responsabilité de la mise en œuvre aux régions et aux communes :

*Plan directeur cantonal, fiche A25 Politique de stationnement et plans de mobilité :*

*"Les régions et les communes mettent en œuvre, dans leurs planifications directrices régionales et communales, ainsi que dans les plans d'affectation, une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de desserte par les transports publics. En parallèle, elles élaborent des plans de mobilité en partenariat avec les entreprises privées et les institutions publiques. De même, elles favorisent le développement du covoiturage."*

S'il est vrai qu'au niveau du Plan directeur, le covoiturage n'est pas lié à un objectif quantitatif, ni à un calendrier de mise en œuvre, d'autres outils légaux permettent de renforcer ce soutien. Le Plan des mesures lié à l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPAir) comporte une fiche spécifique au covoiturage ainsi qu'une autre liée au plan de mobilité d'entreprise. Il soutient clairement la promotion du covoiturage, dont la responsabilité est attribuée au Canton :

*Plan des mesures OPAir, fiche MO-6 Encouragement au covoiturage :*

*Extrait : "Cette mesure vise un encouragement au covoiturage par la mise en place de parkings destinés au covoiturage, notamment aux abords des jonctions autoroutières pour les trajets à moyenne et longue distances. La pratique est déjà fréquente aux abords de plusieurs jonctions du canton. Il s'agit ainsi d'officialiser cette pratique par des aménagements plus sûrs et une offre réelle de places, en périphérie de l'agglomération Lausanne-Morges. (...) Cette mesure propose également d'encourager les outils visant à développer le covoiturage. Il peut ainsi s'agir de système de bourse en ligne, de concept de mobilité d'entreprise ou de tarif progressif dans les P+R en fonction du nombre de passagers."*

*Plan des mesures OPAir, fiche MO-9 Mise en place de plans de mobilité d'entreprise*

*Extrait : "Un plan de mobilité (...) comprend notamment l'encouragement au covoiturage (organisation des demandes et offres, publicité par la présentation des avantages écologiques, économiques et sociaux)".*

Notons cependant que le Plan des mesures OPAir est actuellement en révision. A l'heure de la rédaction de cette réponse du Conseil d'Etat, la future formulation de ces deux fiches n'a pas encore été validée.

En outre, certains plans d'affectation cantonaux (PAC) militent également en faveur du covoiturage, par exemple :

*PAC Littoral Parc, art. 38 Plan de mobilité :*

*"L'organisme de gestion étudie, veille à l'application et tient à jour un plan de mobilité de site, en collaboration avec les entreprises. Le plan de mobilité de site est proposé à l'adhésion de toutes les entreprises implantées dans le PAC. Les entreprises implantées dans le PAC sont encouragées à établir un plan de mobilité d'entreprise, en cohérence avec le plan de mobilité de site. Celui-ci favorise le report modal sur les transports en commun, les modes doux et le covoiturage. Il doit notamment contribuer à réduire le besoin en stationnement."*

S'agissant de l'intégration d'objectifs quantitatifs, force est de constater que les statistiques de mobilité actuelles (Relevés structurels du recensement de la population et Microrecensements mobilité et transports de l'Office fédéral de la statistique) ne comptabilisent pas le covoiturage. En effet, le taux d'occupation des véhicules n'est pas un indicateur satisfaisant puisqu'il comprend aussi bien les motifs d'accompagnement (par exemple ramener un ami chez lui) ou de déplacements en famille. Le nombre d'inscrits sur des plateformes web n'est non plus pas un indicateur satisfaisant puisque, selon les études, il ne représente pas la totalité des covoitureurs effectifs, étant donné qu'une proportion non-négligeable se regroupe sans support informatique (en particulier entre pendulaires réguliers).

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat ne juge pas nécessaire d'ajouter un nouveau volet concernant spécifiquement le covoiturage dans son plan directeur. En revanche, il apportera une attention particulière à l'adaptation des textes actuels afin de non seulement confirmer son soutien au covoiturage, mais également de préciser la typologie de covoiturage devant être favorisée par les pouvoirs publics (conformément au développement exposé ci-dessus, Section A). Ainsi, les fiches adéquates du PDCn seront amendées en conséquence. Il en va de même pour la révision imminente du Plan des mesures OPAir, dont les fiches "covoiturage" et "plans de mobilité" ont fait l'objet d'une proposition d'adaptation de texte afin de préciser les tenants et aboutissants en regard de la politique de mobilité du Canton.

### **3. Organiser une campagne de sensibilisation ou d'autres journées d'action spécifiquement dévolues au covoiturage, par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité**

Bien que des campagnes de communication grand public puissent être envisagées, le Conseil d'Etat estime qu'un ciblage sur des populations spécifiques s'avère plus efficace. Ainsi, ayant défini le trafic pendulaire comme cible prioritaire pour le covoiturage, le Conseil d'Etat privilégie une sensibilisation directement des entreprises au sein des zones d'activités, en particulier celles situées en périphérie, dans des secteurs moins bien desservis par les transports publics. L'expérience montre en effet qu'une communication soutenue par les employeurs sur le lieu de travail représente un bon canal de diffusion pour influencer le choix du mode de transport pendulaire.

A titre d'illustration, le Canton a soutenu les études en vue du lancement d'un plan de mobilité interentreprise pour la zone d'activité de la Vuarpillère (Nyon). Plusieurs événements liés au covoiturage y sont réalisés, par ex. petit-déjeuners du covoiturage (permettant d'humaniser la mise en relation), stands d'information, défis annuels du covoiturage interentreprises.

De même, les deux projets InterReg précédemment mentionnés auxquels participe le Canton de Vaud (bassin lémanique et arc jurassien) ont en commun de proposer des animations au sein d'une sélection d'entreprises. Les entreprises ou zones d'activités choisies répondent à des critères de sélection favorables au développement du covoiturage (emplacement, taille, structure socioprofessionnelle, horaires). En complément, diverses mesures de promotion grand public sont développées par ces deux projets, par exemple sous forme d'affiches, de spots radio ou encore de flyers.

Afin de capitaliser sur ces diverses campagnes de promotion, et d'en assurer la poursuite au-delà des expériences susmentionnées, le Conseil d'État s'engage à développer d'une part un monitoring et un suivi des mesures mises en place, et d'autre part à étudier l'opportunité de pérenniser un budget pour ce type d'action.

#### **4. Publier les tarifs indicatifs pratiqués en matière de covoiturage**

Le Conseil d'État n'entend pas publier les tarifs en matière de covoiturage. En effet, ces derniers peuvent être fortement variables d'un site internet à l'autre, comprendre ou non la commission du prestataire (à titre indicatif, certains prestataires ponctionnent jusqu'à 20% des frais kilométriques), dépendre du système d'exploitation (plateforme web, centrale téléphonique, borne, aire de stationnement, etc.), ou de l'existence ou non d'une subvention publique. D'autre part, les covoitureurs autonomes, c'est-à-dire qui ne dépendent pas de systèmes de mise en relation, optent pour des arrangements personnels : tarif fixe, partage des frais effectifs, conduite une fois sur deux, etc.

En somme, la dynamique du marché et de l'évolution technologique induit une variabilité des tarifs qu'il serait difficile de maintenir à jour. La publication des tarifs ne représenterait ainsi que peu de valeur ajoutée et présenterait le risque d'être largement erronée.

#### **5. Étudier la possibilité d'octroyer des avantages (taxes automobiles avec bonus-malus, tarifs de parking différenciés, places de parc réservées dans certains lieux, etc.) pour les titulaires de voitures pratiquant régulièrement le covoiturage**

La mise en place d'un système de bonus-malus lié à la taxe automobile tel que proposé par les postulants semble difficile à réaliser. En effet cela demanderait le développement d'une solution de contrôle afin de vérifier l'utilisation effective du véhicule. De même, un avantage fiscal – par exemple le covoiturage permettant de justifier de l'usage d'une voiture particulière pour ses déplacements pendulaires et de déduire les kilomètres effectués correspondants – impliquerait des moyens de contrôle disproportionnés.

En revanche, la mise à disposition de places de parc réservées aux covoitureurs est effectivement incitative pour ce mode de déplacement. Le Canton encourage cette pratique dans le cadre des plans de mobilité d'entreprise, où les employeurs peuvent dédier une partie de leur parking à leurs collaborateurs pratiquant le covoiturage. De même, des parkings publics de regroupement le long d'axes de convergence sont également très bénéfiques. A l'initiative de plusieurs communes vaudoises, des aires de stationnement existent d'ores et déjà pour le covoiturage (une vingtaine est recensée). Elles sont régies de manière autonome par les communes, certaines mettant des places gratuitement à disposition et d'autres proposant des macarons de stationnement spécifiques.

Bien que le Canton n'ait pas la compétence de construire de tels parkings, la "Stratégie cantonale sur les interfaces de transport public", actuellement à l'étude, évaluera l'opportunité ou non pour l'Etat de Vaud de proposer des infrastructures facilitant le recours au covoiturage. En particulier, la problématique des places réservées aux covoitureurs en certains lieux sera abordée. Dans ce contexte la question de la tarification préférentielle, par exemple dans les Park&Rail des CFF sera étudiée. À ce propos, notons que les parkings relais lausannois proposent déjà des abonnements mensuels (parking et abonnement Mobilis 2 zones) permettant d'inclure 1 à 2 passagers supplémentaires.

## Conclusion

Vu ce qui précède, nous constatons que la pratique du covoiturage est très diversifiée. S'il est encore peu développé en Suisse, il est probable que son évolution suive le trend européen et augmente dans les années à venir, indépendamment d'une intervention étatique. Or, nous constatons également que certaines typologies de covoiturage ne servent pas forcément les intérêts des politiques de la mobilité durable. Par exemple, le covoiturage occasionnel de longue distance peut concurrencer les trains Intercity. D'autre part, le Canton de Vaud bénéficie d'un réseau de transports publics en phase de consolidation et d'amélioration, dont il serait dommageable de détourner une part de la clientèle préférant devenir passagère d'une voiture.

Ainsi, le Conseil d'Etat s'engage à élaborer une stratégie d'accompagnement du développement du covoiturage en cohérence avec sa politique de mobilité. Il s'agira de promouvoir ce mode de transport en priorité pour les déplacements pendulaires, en provenance ou en direction des zones mal desservies par les transports publics. En ce sens, il poursuivra sa collaboration dans le cadre de deux projets InterReg précédemment mentionnés, tout en étudiant une solution permettant de pérenniser les actions entreprises. D'autre part, et conformément aux fiches correspondantes du Plan directeur cantonal et du Plan des mesures OPAir, il appuiera la promotion de ce mode de déplacement, notamment dans le cadre de plans de mobilité d'entreprise.

Parmi les propositions d'intervention des postulants, le Conseil d'Etat retient la promotion des plateformes de regroupement (1) ainsi que les campagnes de sensibilisation (2). Ces deux cas, impliquent un ciblage du public adéquat ainsi que la mise en place d'un monitoring et d'une solution de maintien des efforts consentis. Sans pour autant ajouter une fiche spécifique au Plan directeur cantonal (3), la notion de covoiturage sera précisée dans les fiches adéquates lors de la prochaine adaptation de ce texte, tout comme lors de la révision du Plan des mesures OPAir. En revanche, le Conseil d'Etat n'est pas en mesure de gérer la publication des tarifs pratiqués (4). Le développement d'infrastructures dédiées au covoiturage (5) sera, quant à lui, abordé dans le cadre de l'étude de la Stratégie interfaces de transports.

En complément, et afin de mieux calibrer son action en faveur du covoiturage, il mettra en place une solution de monitoring permettant de vérifier la cohésion avec l'ensemble de ses politiques de mobilité durable.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 novembre 2017.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*