

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

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Postulat Raphaël Mahaim et consorts -
Encourager le covoiturage**

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 remercie le CE pour ce rapport de bonne qualité, qui contient beaucoup d'informations très précises et qui esquisse des pistes. Il constate d'emblée qu'il est difficile d'y voir clair dans le cadre d'une politique publique en la matière. Il y a des initiatives de la Confédération, Interreg avec un double programme au niveau européen, dans d'autres pays. Il se demande si la piste d'une réflexion globale dans le PDCn devrait être creusée davantage. Les marges de manœuvre au niveau légal existent, mais sans vue d'ensemble, l'on s'y perd et toutes les bonnes initiatives en cours ou à venir paraissent difficiles à coordonner. Il a apprécié le subtil avertissement tout en nuance de la concurrence avec les transports publics. Il le trouve bien amené, car il faut du covoiturage, mais il ne faut pas le développer en concurrence avec les transports publics. Un certain nombre d'instruments, de démarches et de projets en cours sont mentionnés dans le rapport. Il demande ou en est l'initiative de la Confédération concernant la plateforme de dialogue avenir, en cours d'élaboration et qui devait être présentée d'ici fin 2017. Il en va de même pour le plan OPAir, en révision, et la réflexion sur les interfaces de transports. Ce domaine bouge rapidement et voir ces initiatives avancer est une réjouissance. Une vision plus globale via une mesure plus étoffée du PDCn pourrait être une piste. Il accepte ce rapport.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Cheffe du Département indique partager cette appréciation. Concernant le PDCn, le CE s'est d'abord concentré sur la fiche transport public. La dernière révision, en voie d'adoption par le Conseil fédéral, complète la fiche transport individuel. La prochaine étape concernera la mobilité

douce et la référence au covoiturage car le PDCn actuel ne reflète plus les différents projets qui se déclinent sur l'ensemble du territoire. Une prochaine révision du PDCn serait l'occasion d'actualiser cette fiche et de la mettre en conformité avec tous les programmes en cours. La fiche OPAir, qui intègre une fiche de stratégie cantonale de covoiturage reprenant l'ensemble des axes de travail, est en cours de consultation. Un EMPD en cours d'élaboration sur les interfaces de transports fait l'objet de réflexion pour savoir quel type d'appui donner à quelle interface, sachant que celles qui offrent le plus grand levier d'interfaçage de mobilité sont déjà comprises dans des plans d'agglomération qui bénéficient de cofinancements fédéraux et cantonaux. Sur la base des CHF 50 mio réservés sur le montant de CHF 325 mio pour les infrastructures de transports pour définir une politique et une stratégie générale de développement des interfaces de transports, le département est en réflexion à l'interne pour définir le type d'interfaces, les critères qui pourraient faire en sorte que les communes puissent aspirer à un cofinancement cantonal pour la réalisation de ces interfaces de transport. Le CE devrait être saisi dans le courant 2018.

Les choses se sont quelque peu dégonflées concernant l'offensive covoiturage annoncée par la Confédération dans la presse. L'offensive se traduit par une expérience pilote au sein des services de l'administration fédérale et particulièrement du DETEC. Avant de lancer des démarches grand public, la Confédération a souhaité tester le concept auprès de ses propres collaborateurs. Le plan de mesures OPAir est en révision et l'été dernier, les services ont pu fournir des éléments en vue d'une nouvelle rédaction et formulation des fiches. La DGMR a rendu un certain nombre de propositions. A sa demande, la fiche concernant le covoiturage a été maintenue. La DGMR a également souhaité que cette fiche soit précisée, en termes de types et de public. Il a semblé pertinent de travailler plus particulièrement sur la cible des pendulaires, notamment ceux qui sont à la fois mal desservis sur leur lieu de domicile, mais également sur leur lieu de travail. Suite à la présentation d'une première mouture, le DTE est en train de retravailler ces fiches avec la DGE.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

La DGMR a-t-elle songé à étudier toutes les entrées et sorties d'autoroutes. Certaines peuvent être écartées d'emblée car elles sont desservies par les transports publics. Il est remarqué que certaines sorties d'autoroutes connaissent un trafic pendulaire très fort. Ensuite, concernant l'action des communes et la constitution de terrains de réserves, est-il envisagé d'aller plus loin qu'une étude, soit de planifier des terrains pour faire des parkings d'échange ? Un moyen pour promouvoir le covoiturage est aussi que des personnes puissent se rendre jusqu'à l'entrée de l'autoroute en voiture, y laisser leur véhicule et continuer.

L'étude de ces différentes entrées et sorties d'autoroute n'a pas encore été réalisée. Cette étude pose des problématiques liées à la concurrence avec les transports publics, à l'identification des terrains et au type de surfaces, qui sont souvent des SDA. Il y a une volonté de développer cette stratégie cantonale concernant les lieux spécifiques que sont les entrées d'autoroutes. Cette problématique est intégrée dans la stratégie des interfaces de transport. Les besoins sont difficiles à déterminer, avec des besoins de 10 à 15 places de parc. Parfois, il en faut beaucoup plus comme à Cossonay, où l'opportunité a fait que l'on a pu développer un parking à moindre coût qui est très utilisé. Le covoiturage est difficile à définir, pour pouvoir ensuite appliquer des mesures.

Les grands projets auront-ils lieu dans le secteur de Crissier et vont-ils permettre d'améliorer ces possibilités ? Un commissaire déplore utiliser trop rarement cette possibilité depuis Chavornay pour venir à Lausanne, mais il constate que le parking est plein. Il évoque une expérience vécue à Los Angeles il y a 25 ans où des feux régulent les entrées des grands échangeurs pour les voitures avec un seul conducteur. Cette solution serait à étudier.

Le cas des voies réservées sur les autoroutes a été étudié. Compte tenu de la taille des autoroutes, il est difficile de le réaliser sur le territoire helvétique. Des solutions sont étudiées et vont être

implémentées aux douanes, notamment à Genève. Cela consiste à un privilège d'accès pour les voitures qui comptent plusieurs passagers.

Le rapport sur la dispersion de l'offre sur les sites internet pour le covoiturage est évoqué. Pour le client qui veut aller du point a au point b, plus les offres sont centralisées, plus l'occurrence qui lui convient sera facilitée. Au sujet du logiciel qui rassemble les offres au niveau public, la volonté est-elle d'avoir une vision globale sur ces offres, avec un rôle de coordinateur pour l'Etat, pour maximiser les chances de trouver la bonne relation ?

Le canton a cofinancé Interreg, qui s'est concentré sur le trafic transfrontalier, avec une problématique d'entrée et de sortie de voiture venant de France voisine avec une personne seule. Il serait intelligent de regrouper les déplacements pour motif de travail aux mêmes heures. Plutôt que de consulter l'ensemble des sites disponibles, l'idée est d'avoir des moteurs de recherche agrégés, avec une plateforme qui rassemble l'ensemble des offres. Concernant l'efficacité de la mesure, elle est loin des enthousiasmes, en dépit de la publicité. L'on est au début de ces comportements et de ces réflexions, comme le télétravail. On en parle beaucoup mais peu le pratiquent, et l'on est loin du recours massif à ce mode de transport partagé.

Il est difficile de déterminer quel site web peut avoir accès à la plateforme cofinancée par l'Etat. Actuellement, ils sont soit publics, soit subventionnés. Il existe ensuite toutes sortes de plateformes de covoiturage, dont blablacar. Or cette plateforme fait partie des sociétés licorne, valorisée à plus d'un milliard d'euros, et qui génère un bénéfice fulgurant, en croissance d'année en année. La question se pose de savoir si c'est le rôle de l'Etat de faire de la publicité pour ce type de plateformes. Même si l'on tranche, il faut savoir que ces plateformes font du bénéfice en touchant une commission sur les kilomètres effectués par les covoitureurs ainsi qu'une taxe d'entrée ou de réservation. Cela concerne une typologie de covoiturage dite occasionnel, sur des trajets différents, de préférence de longue distance. Cela ne correspond pas à la cible identifiée du trajet pendulaire. La plateforme Interreg n'a pas beaucoup de succès, mais cela ne veut pas dire que le covoiturage n'a pas de succès. Une fois que le partenaire de covoiturage est trouvé, il n'y a en effet plus besoin d'aller sur le site, sauf à devoir en retrouver un nouveau. Il est difficile d'identifier le marché et son succès.

5. VOTE DE LA COMMISSION

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

Froideville, le 14 février 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard