

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

Motion José Durussel et consorts - Assurer suffisamment de places de parc lors de créations ou rénovations d'infrastructures professionnelles, sportives et culturelles dans notre canton.

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 10 mai 2022.

Présent-e-s : Mmes Anne-Sophie Betschart, Muriel Thalmann. MM. Sergei Aschwanden, Jean-Christophe Birchler, Philippe Cornamusaz, José Durussel, David Raedler (présidence). Excusé-e-s : néant.

Représentant-e-s du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) : Mme Nuria Gorrite, Présidente du Conseil d'Etat, Cheffe de département. M. Federico Molina, Chef de la division planification, Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Le motionnaire est parti du constat que de gros investissements avaient été consentis en matière de transports publics dans notre Canton, entraînant une évolution favorable de l'offre et une satisfaction générale de la population en la matière. Il a toutefois également relevé que, dans les villes spécifiquement, les commerçant-e-s se plaindraient d'un tarissement des places de parc, avec de grands parkings généralement situés à l'extérieur des villes. Un problème qui s'étendrait à la fois aux commerces, mais aussi aux activités culturelles ou sportives en soirée ou le week-end, de même qu'en journée par exemple pour les personnes qui suivent des cours sur une demi-journée et seraient contraintes de collectionner les amendes d'ordre pour parage irrégulier, faute d'offre adaptée.

A la lumière de ces éléments, la motion demande au Conseil d'Etat d'introduire un nouvel article dans la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (« **LATC** ») permettant d'assurer, pour les projets relativement importants (construction d'un gymnase, d'une salle de sport, etc.), un minimum de places de parc pour les utilisatrices et utilisateurs.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat relève que la motion propose quelque chose qui est déjà prévu. En effet, l'article 40a du Règlement d'application de la LATC (« **RLATC** ») traite de cette question et renvoie aux normes de niveau fédéral de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (normes VSS). Par ailleurs, il est prévu dans le cadre de la révision de la LATC d'ancrer ces normes dans la LATC directement.

Dans l'ensemble, l'évaluation du nombre de places de parc en cas de construction ou de rénovation ne relève pas d'une appréciation politique ou de nature subjective, mais répond à des critères techniques précis. A la suite des exemples cités par le motionnaire, il est d'ailleurs relevé que la norme VSS 40.281 tient bien compte du type d'activités dans les lieux considérés, des flux générés ainsi que de l'accessibilité en transports publics et par la mobilité active.

Reprenant l'argument introductif du motionnaire, le Conseil d'Etat relève par ailleurs que l'article 57, alinéa 3 de la Constitution vaudoise (« **Cst-VD** ») impose à l'Etat de favoriser les transports collectifs. Ce qui explique les développements menés ces dernières années, y compris dans le cadre du Plan climat. En parallèle toutefois, l'article 57, alinéa 2 Cst-VD indique que L'Etat et les communes tiennent compte des besoins de tous les usagers et des régions excentrées. Aussi, dans une approche multimodale, le Canton investit aussi des sommes importantes dans le réseau routier. En résumé, la stratégie du Conseil d'Etat s'inscrit dans les devoirs découlant de la Cst-VD, à savoir : a) disposer d'un réseau routier mis à niveau, entretenu et sécurisé sur l'ensemble du territoire, et b) favoriser les transports publics ainsi qu'un rabattement par bus vers les gares principales, par le biais du développement des interfaces de transport.

Dans l'ensemble, le problème ne réside pas tant dans le nombre de places de stationnement à disposition (qui relève d'une compétence communale), mais bien dans l'engorgement des voies d'accès aux centres urbains, particulièrement aux heures de pointe. Or, face à l'impossibilité d'élargir les routes en entrée de localité, il est nécessaire de développer les alternatives afin d'entraîner un report modal. Des mesures qui bénéficient aux personnes qui doivent accéder au centre-ville, par exemple pour des livraisons, qui souffrent actuellement des bouchons à l'entrée des centres urbains. En conséquence, dès lors qu'il existe des transports publics, ceux-ci doivent être favorisés, les places de stationnement étant surtout importantes aux endroits mal desservis par les transports publics. Des considérations qui s'inscrivent dans le cadre des normes VSS et des arbitrages que celles-ci font. A ce titre, les recommandations issues des professionnel-le-s et le préavis du Canton sont transmises aux communes qui prennent une décision souveraine et délivrent le permis de construire correspondant.

Au demeurant, le Conseil d'Etat relève aussi qu'il ne peut pas s'affranchir des enjeux climatiques. Si la motorisation électrique apportera une amélioration au niveau des émissions de gaz à effet de serre, elle ne suffira pas à résoudre tous les problèmes liés à la mobilité motorisée individuelle (coût environnemental de la production et de l'exploitation des véhicules électriques). Des problèmes qui se rattachent aussi au fait que la construction de parkings est très gourmande en territoire. Enfin, le Plan climat cantonal indique lui-même la nécessité de diviser par dix le recours à la voiture pour atteindre les objectifs visés. Des points pour lesquels le report modal est clef. La gare de Prilly-Malley qui dessert les infrastructures sportives de la Vaudoise Arena, et évite l'engorgement routier notamment lors des matches, constitue un exemple de la stratégie à suivre.

En conclusion, le Conseil d'Etat note qu'il n'existe pas de motif de prendre en considération la motion. Cas échéant, un postulat eut permis d'expliquer le dispositif en place et de donner les intentions futures en la matière.

4. DISCUSSION GENERALE

Dans l'ensemble, les commissaires préconisent la transformation de la motion en postulat comme proposé par le Conseil d'Etat, pour les quatre motifs suivants.

Premièrement, alors que les transports publics rencontrent du succès, y compris en campagne, les connexions demeurent problématiques tard en soirée pour les régions périphériques. Le nombre de places de parc doit donc demeurer suffisant. Toutefois, plutôt que de créer de nouvelles places, il conviendrait de mieux valoriser les places déjà existantes, par exemple par des partenariats avec les centres commerciaux pour une ouverture de leurs parkings en soirée ou durant le week-end. Ceci surtout dans la mesure où certains intérêts supérieurs (préservation de surfaces d'assolement par exemple) peuvent empêcher la création de places de stationnement. Un postulat permettrait de rendre compte des efforts en cours.

Deuxièmement, alors que les normes VSS sont bien conçues, le bassin de chalandise (zone d'attraction) des infrastructures considérées devrait être mieux considéré afin de répondre adéquatement aux besoins de mobilité des utilisatrices et utilisateurs. Les dispositions réglementaires répondent cependant à la motion et il revient plutôt aux professionnel-le-s de mieux faire leur travail.

Troisièmement, le coût d'une place de stationnement demeure particulièrement élevé pour les constructrices, *a fortiori* lorsque la place n'est pas utilisée. L'un des enjeux du passage des normes VSS dans la LATC réside donc dans la possibilité, selon les circonstances, de ne pas obliger le-la constructeur-trice d'un immeuble à créer un nombre minimal de places de parc lorsque cela n'est pas nécessaire.

Quatrièmement enfin, le développement des transports publics et de leurs cadences incitent les gens à prendre le train, surtout considérant l'engorgement des routes d'accès aux centres-villes. Les agglomérations suisses alémaniques (Berne, Bâle, Zürich) montrent ici à quel point le développement des transports publics réduit les bouchons et améliore grandement la qualité de vie en ville et en campagne.

Ces éléments sont encore complétés par les cinq éléments complémentaires suivants apportés par les représentant-e-s du DIRH.

D'abord, les commerçant-e-s sont conscient-e-s qu'une ville saturée d'automobiles ne correspond pas à l'expérience client-e que les gens souhaitent de la ville. Aussi, plutôt que de créer de nouvelles places de stationnement, l'idée consiste, à travers un affichage dit intelligent, à mieux donner l'information sur les parkings existants à proximité et sur le nombre de places disponibles.

Ensuite, la gêne occasionnée par l'accroissement du trafic aux abords des lieux de stationnement suscite des oppositions de la part des propriétaires riverains, y compris dans les localités excentrées, comme cela a par exemple pu être constaté lors de l'extension du gymnase intercantonal de la Broye.

Par ailleurs, il est précisé que l'utilisation en complémentarité des places de parc est systématiquement considérée, par exemple par l'usage des places de parc d'un gymnase lors de manifestations sportives ou de réunions de sociétés dans l'aula.

Encore, il est souligné que tant au niveau international qu'en Suisse les comportements de mobilité changent et le taux de motorisation des ménages diminue. Les promoteurs-trices immobiliers-ières souhaitent donc pouvoir construire moins de places de stationnement que ce qui est parfois réglementairement requis, vu la difficulté à les rentabiliser. D'autres usages de parkings sont également de plus en plus fréquents, par exemple en transformant une installation de parkings en bureaux.

Enfin, le choix de la localisation d'une infrastructure fait elle-même l'objet d'une intense réflexion tenant compte des enjeux de mobilité. Les infrastructures génératrices d'importants flux sont ainsi implantées à proximité des transports publics existants, afin d'éviter à la fois les bouchons et la nécessité de développer une offre additionnelle de transports publics.

Au final, compte tenu de la discussion, le motionnaire accepte de transformer sa motion en postulat. Il souhaite que le rapport examine les possibilités d'utiliser, à des tarifs abordables, les places de stationnement existantes, notamment pour les professionnel-le-s dont le lieu de domicile ou les horaires de travail sont difficilement conciliables avec les transports publics. L'importance des plans de mobilité des entreprises est évoquée dans ce cadre, en tant qu'ils doivent réserver des places de parc aux employé-e-s qui en ont le plus besoin, indépendamment de la position hiérarchique.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de renvoyer au Conseil d'Etat la motion transformée en postulat à l'unanimité.

Lausanne, le 19 février 2023.

*Le président :
(Signé) David Raedler*