

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 23'900'000.- pour financer la participation de l'État aux études et à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs et

Réponses du Conseil d'Etat aux interpellations

- **Kilian Duggan et consorts – P+R, passons la deuxième ! (22_INT_138) et**
- **Alberto Mocchi et consorts – Mettre la gare de Cossonay-Penthalaz sur les rails du transfert modal (22_INT_167)**

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 27 mars 2025 à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames les Députées Aude Billard et Nathalie Vez ; ainsi que de Messieurs les Députés Jean-François Cachin, Oscar Cherbuin (en remplacement de Jerome De Benedictis), Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Alexandre Rydlo et Fabrice Tanner. Monsieur le Député Jerome De Benedictis était excusé.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, Chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Federico Molina, Chef de la division planification à la DGMR, Monsieur Sébastien Demont, Chef de la division infrastructure à la DGMR, Monsieur Cyril Durussel, Chef de projet à la DGMR.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Conseillère d'Etat indique qu'une présentation sera faite avec un bilan de la 1^{ère} étape, puis elle présentera les objectifs de la 2^{ème} étape ainsi que les différences (*cf. présentation PowerPoint en annexe au présent rapport de commission*).

Il est tout d'abord rappelé ce qu'est l'objectif d'une stratégie d'interface de transports, à savoir développer des possibilités pour diverses communes du Canton d'être connectées en transports publics, en fonctionnant en capillarité. Il y a ainsi des lignes structurantes transportant de nombreux voyageurs, des lignes de trains régionaux avec un peu moins de voyageurs et autour de ces gares principales, un réseau de bus régionaux qui peut irriguer les territoires cantonaux où il n'y a pas de gares, et ce afin de les ramener vers les gares CFF qui les transportent ensuite, *in fine*, vers les centres et les hypercentres.

Cela fonctionne en théorie, mais plus difficilement dans la réalité, sans l'aide des principaux acteurs qui réalisent les interfaces entre les différents modes de transports. Ainsi, l'Etat dispose d'un intérêt à intervenir dans ce dispositif pour qu'un maximum de personnes utilise les transports publics.

Les aménagements de ces structures sont normalement à la charge du propriétaire, donc souvent les communes. L'étude de ces interfaces est assez complexe et par ailleurs très coûteuse en matière de réalisation. Dès lors, même si cela ne relève pas de la compétence du Canton, celui-ci a un intérêt à aider dans la conception et dans la réalisation pour autant que les infrastructures servent la stratégie cantonale, qui est l'interconnexion des modes de transports entre eux.

L'Etat a constaté l'importance de la gestion des ayants droit dans un P+R. Lors de la première étude, il a été constaté que les CFF n'avaient pas de gestion des ayants droit dans les parkings aux abords des gares, ce qui était problématique. Il est alors fait mention de la gare de Morges où ce sont souvent les Morgiens eux-mêmes qui occupaient ces P+R. Il est donc important de potentialiser l'infrastructure, notamment pour les personnes qui n'auraient pas d'autres modes de transport. D'un côté, il convient de développer les infrastructures, et de l'autre, gérer le système de mobilité. Nous nous trouvons ici dans le double mouvement, avec à la fois une volonté d'appuyer les acteurs responsables et de l'autre, avoir cet objectif de la gestion des dispositifs pour qu'ils soient efficaces.

Le Chef de la division planification à la DGMR présente le premier décret qui portait sur la mise en œuvre de la stratégie des interfaces, crédit de CHF 20'500'000 et son bilan. Ici, il s'agit de poursuivre la mise en œuvre de la stratégie par un 2^{ème} décret portant sur un montant de CHF 23'900'000.-.

La stratégie comporte deux volets, qui ont été financés par le premier décret. La première partie portait sur la planification régionale des parkings d'échange. Le présent EMPD ne comporte plus de montant pour compléter cette stratégie. Cependant, le présent EMPD vise la deuxième partie de la stratégie, à savoir l'aménagement des interfaces de transports, tant dans les études que dans leur réalisation.

Il est mentionné que les études de planification sont établies dans l'ensemble des districts du Canton et sont aujourd'hui achevées. Elles ont été conduites en association avec les communes. Au terme de ces études, le résultat a fait l'objet d'une détermination cantonale qui confirme que les P+R sont éligibles à la subvention pour la réalisation.

Il rappelle les principes directeurs, à savoir amener un maximum de personnes vers le réseau principal avec le mode de transport le plus adapté. L'objectif consiste à faire des transbordements au plus près du domicile de l'usager, afin de maximiser l'utilisation des transports publics et délester ainsi le réseau routier particulièrement congestionné. L'idée est également de réserver les places P+R pour les voyageurs qui sont en accord avec la stratégie menée. Il s'agit aussi de gérer le tarif en cohérence avec cet objectif.

Les résultats des études de planification montrent, en substance, qu'au-delà des places de P+R existantes, il serait nécessaire d'en développer 1'400 P+R ainsi que 9'000 B+R de plus. Lesdits résultats ont donc un double effet, à savoir que cela permet de subventionner ces 1'400 P+R supplémentaires, mais aussi de subventionner le déplacement de places existantes quand cela est nécessaire en vue d'améliorer la qualité de l'interface. Ce déplacement est également éligible à la subvention.

Dans certains cas, il arrive qu'il y ait davantage de P+R autour des gares que ce que les études ont prévu. C'est notamment le cas pour des P+R centraux, qui finissent par être surdimensionnés par rapport au résultat de la stratégie, laquelle consiste à capter et créer des P+R en amont. En aucun cas, il n'est question de démanteler des infrastructures existantes, même si elles sont surdimensionnées.

Par ailleurs, une des diapositives contenues dans la présentation PowerPoint montre la répartition de l'ensemble des P+R qui résulte des planifications régionales. A cet égard, une large distribution territoriale peut donc être constatée. Il y a également toute une série de P+R qui égrène les lignes ferroviaires et capte ainsi l'usager au plus proche du domicile.

Le Chef de la Division planification à la DGMR passe ensuite sur le 2^{ème} volet de la stratégie qui porte sur les études ainsi que la réalisation d'aménagement d'interface de transports. L'objectif consiste à produire une interface sécurisée, confortable et de proximité. La qualité de l'interface facilite les transbordements et améliore ainsi les chances que les utilisateurs fassent usage des transports publics.

Le Canton soutient tant les études que la réalisation des interfaces, ce qui a pu être mis en place grâce au premier décret avec des phases successives de subventions (pour les études préliminaires, les études de projet et de réalisation, quand le projet est autorisé). Le soutien se concrétise par la subvention à chacune des phases et se traduit également par un soutien technique pour les phases d'études préliminaires. Ainsi, la DGMR met

à disposition des communes qui le souhaitent un chef de projet afin de conduire les études de projet. Les subventions sont versées au terme de chacune des phases, sur la base de décomptes.

Il est ensuite rappelé ce que recouvre la notion « d'interfaces d'intérêt cantonal ». La subvention vise à aider aux réalisations d'intérêts cantonal et régional, à savoir là où se trouvent des rabattements. A l'opposé, un arrêt de bus standard, ne servant pas de rabattement ni de rayonnement régional, est considéré comme une simple interface d'intérêt local, à la charge de la commune.

S'agissant des interfaces vaudoises qui au terme du décret sont aujourd'hui au bénéfice d'une subvention, une des diapositives du document PowerPoint dévoile une large répartition cantonale. Elle porte sur les interfaces complètes ou simples (moins coûteuses). Cette diapositive met aussi en évidence les interfaces bénéficiant de subventions de la stratégie cantonale – financées par le premier décret – les interfaces subventionnées au titre des études, ou encore les interfaces qui sont aujourd'hui en service. La majorité des interfaces sont soit en phases préliminaires, soit au stade de projet. La diapositive montre enfin les 5 interfaces sur le Canton qui ne sont pas subventionnées, car elles ne sont pas éligibles en termes d'intérêt cantonal (p.ex. réaménagement de bus).

Le premier décret à hauteur de CHF 20'500'000.- a été entièrement engagé au 14 juillet 2023, mais il n'est pas encore complètement dépensé, et ceci en raison des subventions. La majorité des projets ne sont pas encore réalisés.

Dans le cadre des études de planification, il y a un principe de tarification logique de bon utilisateur. Ainsi, les entreprises de transport public ont accepté une convention-cadre prévoyant les principes d'une tarification dégressive et de priorisation.

Concernant la tarification dégressive, le principe consiste à rendre les P+R décentrés moins chers afin que les usagers y laissent leur véhicule au profit des transports publics. Plus le P+R sera centré, plus celui-ci sera cher.

Quant à la priorisation des abonnements, tant qu'il y a de la place dans le P+R, l'ensemble des abonnés peuvent prendre une place. Mais lorsque le P+R commence à se remplir, voire à être saturé, les abonnés qui en ont le plus besoin sont privilégiés, à savoir ceux qui n'auraient pas de transports publics à proximité.

Dans le projet du premier décret, une partie du crédit d'étude était destiné au développement d'un outil informatique qui permettait de développer cette priorisation. Ce dernier a depuis été créé et sera mis en fonction en 2025. Concrètement, au moment de la demande d'abonnement, les données personnelles de l'usager sont recueillies anonymement et, selon la proximité de l'usager avec un P+R, une note de priorité lui sera attribuée. L'outil informatique est interfacé avec les plateformes de distribution des transports publics. Dès lors, en cas d'achat d'un abonnement, celui-ci lui sera vendu en fonction de sa priorisation. L'outil informatique développé fonctionne également pour des abonnements hors transports publics et CFF lorsque les communes ont développé des P+R et les tarifie.

Enfin, deux nouveautés sont proposées sur le deuxième crédit-cadre.

Premièrement, il est proposé d'homogénéiser le taux de subvention. Tous les titres d'ouvrage sont subventionnés à hauteur de 50%, sauf les B+R, qui le sont à hauteur de 45 %. Pour des raisons de simplifications, la proposition est d'avoir uniquement le taux de 50%, quelle que soit la nature de l'objet subventionné.

La deuxième modification proposée porte sur la possibilité de cumuler une subvention fédérale et une subvention cantonale. Par ce cumul, on réduit d'autant la part supportée par les communes qui devient moindre.

Réponse du conseil d'Etat à l'interpellation Kilian Duggan et consorts – P+R, passons la deuxième ! (22_INT_138)

Pour rappel, l'interpellation Kilian Duggan demandait au Conseil d'Etat de confirmer ses ambitions en matière de P+R. Ainsi, le Conseil d'Etat note que depuis la mise en place du plan directeur cantonal en 2008, le volume de P+R est stable mais, en application de la stratégie vaudoise des interfaces, l'ambition est d'augmenter le nombre de places de P+R. L'idée est également de rééquilibrer l'offre en stationnement.

Enfin, le Canton poursuit son action en aidant les communes, principaux maîtres d'ouvrage des P+R et B+R, au moyen de subventions.

Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Alberto Mocchi et consorts – Mettre la gare de Cossigny-Penthalaz sur les rails du transfert modal (22_INT_167)

Il s'agit d'une des gares les plus importantes. Il y a donc un intérêt cantonal pour celle-ci. Deux études de planification régionales ont alimenté le potentiel de la gare. Le Conseil d'Etat est conscient de la complexité du projet. La gare est étriquée et il faudrait déplacer des P+R existants puis construire un nombre conséquent de places de parcs, ce qui aura évidemment un coût conséquent. Néanmoins, le Canton est proactif avec précisément le 2^{ème} crédit-cadre du présent EMPD ainsi que le cumul des subventions fédérale et cantonale.

3. DISCUSSION GENERALE

Une Députée remercie le Conseil d'Etat pour ce second EMPD et indique être sensible au report modal. Toutefois, elle désire formuler trois remarques à ce stade.

Tout d'abord, elle souhaite comprendre le rôle des communes dans le financement de l'infrastructure et de sa gestion, puisqu'il en résulte la création de 1'350 places de stationnements. Ensuite, elle indique que toutes les places précitées ne sont pas nouvelles, et il serait donc souhaitable de différencier des grandes agglomérations des plus petites communes. Elle a le sentiment que pour les petites communes, le projet va complexifier ce qui se fait déjà. Enfin, la troisième remarque porte sur le coût des EMPD, conséquent. Elle souhaite connaître le coût d'une place de parking, en sachant qu'il est possible qu'un autre EMPD soit nécessaire pour finaliser le projet.

La Conseillère d'Etat indique que les communes continueront à faire des places comme elles le souhaitent. Néanmoins, si les communes prétendent à être aidées, partant, la stratégie doit être suivie. Les réalisations qui verraienr le jour doivent être correctement positionnées.

Sur le rôle des communes, respectivement des transports publics, il faut savoir que certains transports publics, dont les CFF, sont propriétaires de biens-fonds où ils construisent des P+R. Dans ce cas-là, la subvention va à l'entreprise de transport public. Dans les autres cas, majoritaires, les parkings se trouvent sur le domaine public, appartenant aux communes et dans le cadre de la réalisation de P+R, la subvention leur revient.

Le décret lui-même constitue la base légale permettant la subvention aux communes.

En ce qui concerne les 1'350 places de stationnements et les montants demandés, il convient de rappeler que les subventions ne sont pas uniquement liées à alimenter les P+R, car il y a aussi la création de la route à l'interface, les arrêts pour les bus, le passage intérieur, l'aménagement de l'interface, etc. La subvention couvre l'investissement de départ et les coûts non couverts pendant la vie de l'ouvrage. Enfin, il est rappelé qu'en termes de prix, le principe du prix dégressif s'applique et il est possible de bénéficier de P+R gratuits (généralement excentrés et de petites dimensions).

Un Député remercie l'administration pour la présentation très complète du présent EMPD.

Il revient sur la tarification et demande comment les prix des P+R sont fixés, en précisant qu'il imagine que le prix diffère selon si le bien-fonds est privé ou public. Aussi, il se demande si les B+R sont tarifés.

Le Chef de la division planification à la DGMR répond qu'il n'y a pas de distinction si le P+R se trouve sur un domaine privé ou public, avec l'application du principe de la tarification dégressive. Les tarifs se situent entre CHF 100.- à 150.-/mois pour les P+R centraux, alors que les plus éloignés sont de l'ordre de CHF 10.-/mois, voire gratuits. Il est aussi précisé qu'il est ici fait référence à des prix pour des abonnements, mais il est possible d'obtenir des billets journaliers. Néanmoins, les principes dégressifs et de priorisation ne tiennent qu'aux abonnements.

Pour les B+R, il y a plusieurs catégories : le simple est gratuit, tandis que les vélostations sont payantes puisque sécurisées.

Un Député mentionne avoir participé à l'initiation de démarche de planification dans le district de Morges et reconnaît ainsi l'impulsion donnée par le 1^{er} EMPD. Le résultat d'une planification est qu'elle donne de la cohérence et une vision d'ensemble sur le territoire vaudois.

Concernant le 2^{ème} volet, il est pour lui évident qu'il est nécessaire de poursuivre vu que les infrastructures sont des éléments concrets qui vont permettre à la politique multimodale de se mettre en place.

Il aurait souhaité un 3^{ème} volet, mais il l'a finalement découvert au travers de la présentation qui a attiré à la gestion essentielle à la politique de stationnement, des interfaces et des P+R.

Il souhaite apporter un point d'intérêt dans la gestion au travers de la fixation du prix et de la numérisation. A cet égard, il serait opportun d'initier des réflexions sur ces deux éléments qui induiront une dynamique beaucoup plus forte dans le transfert modal.

Un Député remercie à son tour l'administration pour le présent EMPD et la présentation effectuée.

Ce projet de décret rappelle justement, et cela ressort également de la présentation, que beaucoup de personnes attendent des P+R aux sorties d'autoroutes. Ainsi, la stratégie de capter le maximum d'usagers au plus proche de leur domicile est une stratégie forte.

Il a cependant deux questionnements. Le premier concerne les interfaces mentionnées dans les différentes planifications des agglomérations : si une interface n'a pas été construite à un emplacement, il se demande s'il est possible de se tourner, par exemple, vers un plan directeur intercommunal (PDI) ou encore un projet d'agglomération de 5^{ème} génération (PA5). En outre, il s'interroge sur l'information au public qui devra être fournie par les autorités pour qu'il comprenne le système à terme.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

1. CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET

1.3 Cadre légal et institutionnel

Un Député souhaite relever la problématique en lien avec la phrase suivante :

« Les interfaces de transport de voyageurs, généralement situées en localité, incombent aux communes. »

Il relève que la commune territoriale doit faire une démarche importante dans les infrastructures et cela implique une régionalisation de la mobilité. Il se peut qu'il y ait des blocages au sein des communes concernées. Cela rend compliqué les processus et cela peut nuire à la mise en œuvre de mesures importantes. Il entend bien qu'il n'y a pas de solution cantonale.

1.6 Demande du Conseil d'État au Grand Conseil

Une Députée revient sur la phrase suivante :

« Les participations de l'Etat prévues par le présent EMPD s'élèvent à : [...] - 50% des coûts de projet et 50% des charges de construction et d'exploitation non couvertes par les recettes des parkings d'échange reconnus d'importance cantonale. Il s'agit d'une subvention unique à la construction qui tient compte de l'entier de la durée de vie de l'ouvrage. Cette subvention varie ainsi selon la nature du parking réalisé »

Elle se demande alors comment l'Etat a pu chiffrer les charges d'exploitation avant même que ces parkings ne soient construits.

Le Chef de la division planification à la DGMR indique que les charges d'exploitation peuvent être estimées selon la nature de l'ouvrage et selon l'expérience. Comme les recettes sont dégressives, les services prennent les coûts escomptés et calculent un taux d'utilisation théorique. Il s'agit donc d'un calcul théorique sur des coûts standardisés.

Les prix d'abonnements appliqués dans les P+R sont ainsi les suivants :

- P+R d'agglomération => CHF 150.-/mois ou CHF 20.-/jour ;
- P+R de ville intermédiaire => CHF 120.-/mois ou CHF 12.-/jour ;
- P+R de localité centrée desservie par le RER => CHF 80.-/mois ou CHF 8.-/jour ;
- P+R de petite localité, plus éloignée => entre CHF 30.- et 50.-/mois ou CHF 5.-/jour ;
- P+R éloignés => gratuit.

ANNEXES

Un Député revient sur la page 32 de l'EMPD qui mentionne qu'au 31 juillet 2024, seuls 17% du crédit libéré est dépensé, et constate également que ces dépenses peuvent être effectuées jusqu'au 14 juillet 2029. S'agissant de la tranche de subventionnement, il souhaite dès lors connaître la date butoir.

Le Chef de la division planification à la DGMR souligne qu'une disposition de la Loi des finances prévoit un délai de 10 ans pour consommer l'entier du crédit depuis sa date d'adoption. Les engagements pris résultent de la planification temporelle transmise par les maîtres d'ouvrage ainsi que du mécanisme de la subvention sur la base de décomptes. Par conséquent, il y a un décalage entre la consommation effective et le versement de la subvention. Pour tous les projets qui ont commencé à consommer des crédits d'études préliminaires, ce sont des montants faibles. Quant à la partie d'étude de projet, les montants sont plus importants, et la réalisation d'autant plus. Selon la base de planning communiqué, les versements interviendront au terme de chacune de ces phases.

En cas de dépassement, il est possible de prolonger le délai de 10 ans, mais uniquement dans un nouveau processus parlementaire complet.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

Les articles 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 du projet de décret sont adoptés à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le présent projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Noville, le 8 décembre 2025.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*

Annexe :

- Présentation PowerPoint effectuée par les services étatiques en date du 27 mars 2025

STRATÉGIE CANTONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

EMPD 2 – Interfaces / présentation à la CTITM

DGMR – Direction générale
de la mobilité et des routes
Place de la Riponne 10 – 1014 Lausanne
T +41 21 316 71 10
www.vd.ch/dgmr
info.dgmr@vd.ch

27 mars 2025

POINTS ABORDÉS

- ▶ La stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs et ses décrets
- ▶ Bilan du volet 1 : planifications régionales des parkings d'échanges
- ▶ Bilan du volet 2 : aménagements des interfaces vaudoises (études et réalisation)
- ▶ État d'engagement et de consommation du 1^{er} crédit-cadre
- ▶ Partenariats avec les CFF et l'UVTP
- ▶ Développement du programme P+R Abo / DGNSI
- ▶ Les nouveautés proposées par le deuxième crédit-cadre
- ▶ Interpellations Kilian Duggan (22_INT_138) et Alberto Mocchi (22_INT_167)

STRATÉGIE CANTONALE DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS ET SES DÉCRETS

Objectif général de la stratégie : améliorer l'intermodalité

- ▶ améliorer la complémentarité d'usage entre les différents modes de déplacements
- ▶ améliorer l'efficience des interfaces cantonales de transport de voyageurs et la multimodalité

STRATÉGIE CANTONALE DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS ET SES DÉCRETS

Les décrets

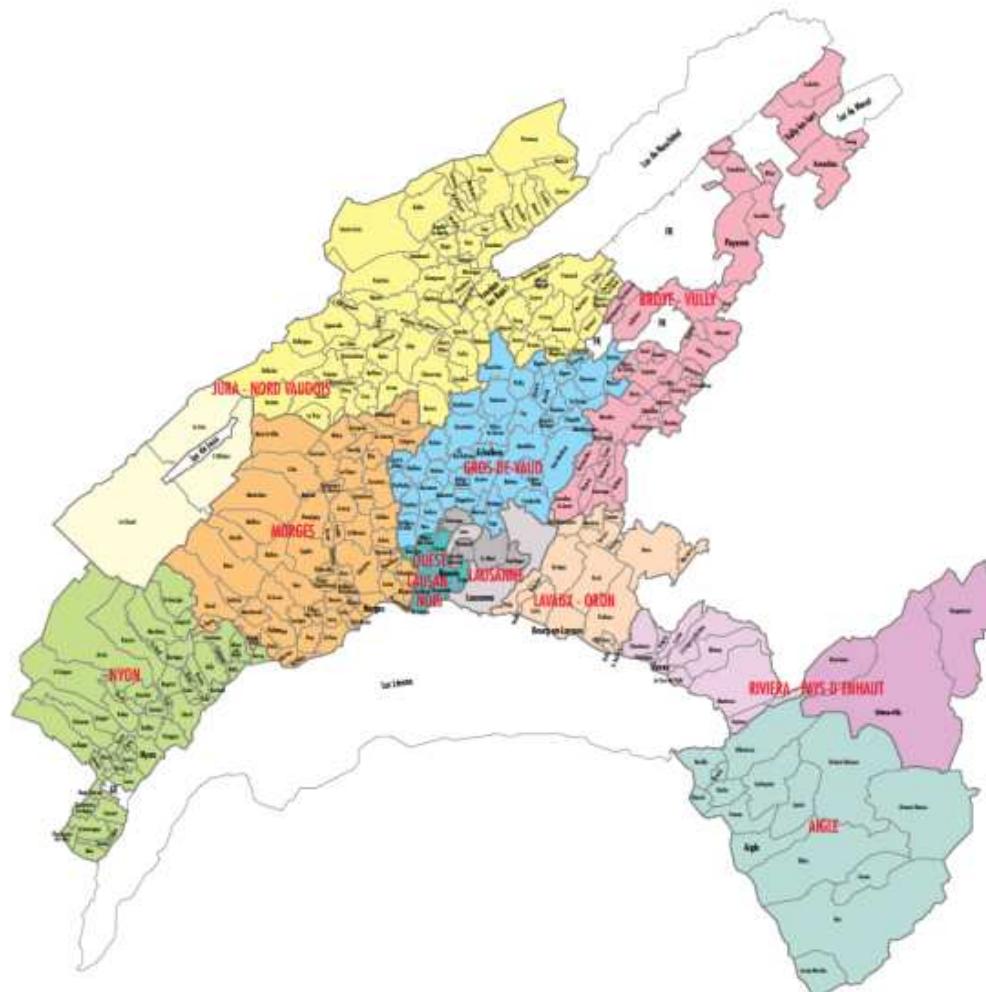
- ▶ EMPD 1 : porte sur un crédit cadre de CHF 20.5 millions engagé à 100% entre 2019 et 2023
- ▶ La DGMR est autorisée à subventionner à hauteur de 50% les études de planification régionales des parkings d'échange (P+R) et les projets d'aménagement des interfaces de transport de voyageurs reconnues d'intérêt cantonal (études et travaux).
- ▶ EMPD 2 : propose un deuxième crédit cadre de 23.9 millions, adopté par le Conseil d'État le 26 février 2025

STRATÉGIE CANTONALE DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS ET SES DÉCRETS

Les 2 volets de la stratégie

- ▶ Volet 1 : la planification régionale des parkings d'échange (P+R et B+R)
- ▶ Volet 2 : l'aménagement des interfaces de transport de voyageurs (études et réalisation).

BILAN DU VOLET 1 : PLANIFICATIONS RÉGIONALES DES PARKINGS D'ÉCHANGES



- ▶ Parkings d'échange : localisation, dimensionnement et mode de gestion des P+R et B+R
- ▶ P+R reconnus d'intérêt cantonal peuvent bénéficier d'une subvention pour leur réalisation
- ▶ Les 8 études sont terminées. Elles ont été conduites au sein des Associations Régionales (ETP associées)

BILAN DU VOLET 1 : PLANIFICATIONS RÉGIONALES DES PARKINGS D'ÉCHANGES

Rappel des principes directeurs

- ▶ rabattre vers le réseau principal de TP avec le mode le plus adapté (en mobilité douce et bus en priorité et finalement en voiture à défaut d'alternative)
- ▶ faciliter les transbordements et l'accès au réseau de TP le plus proche possible du domicile des usagers (maximiser l'utilisation des TP, optimiser le fonctionnement du réseau routier)
- ▶ «réserver» les places P+R pour les voyageurs qui ne sont pas, ou mal desservis en TP
- ▶ gérer et tarifer le stationnement P+R et le stationnement local avec cohérence,

BILAN DU VOLET 1 : PLANIFICATIONS RÉGIONALES DES PARKINGS D'ÉCHANGES

Districts	Places P+R planifiées*	places B+R planifiées*
District Riviera-Pays-d'Enhaut (CORAT)	155 (<i>dont 105 existantes</i>)	étude compl. à venir
District de Morges (ARCAM)	1'005 (<i>dont 417 existantes</i>)	1'800
District de Broye-Vully (COREB) (partie VD)	125 (<i>dont 65 existantes</i>)	690
District de Nyon (Région de Nyon)	1'035 (<i>dont 807 existantes</i>)	2'390
District de Lavaux-Oron (CIL)	750 (<i>dont 543 existantes</i>)	745
District du Gros de Vaud (ARGVD/SDNL)	495 (<i>dont 220 existantes</i>)	605
District d'Aigle (Aigle Région)	465 (<i>dont 521 existantes</i>)	775
District du Jura-Nord Vaudois (ADAEV - ADNV)	1'040 (<i>dont 966 existantes</i>)	1'910
Total des nouvelles places planifiées	+ 1'400	+ 9'000

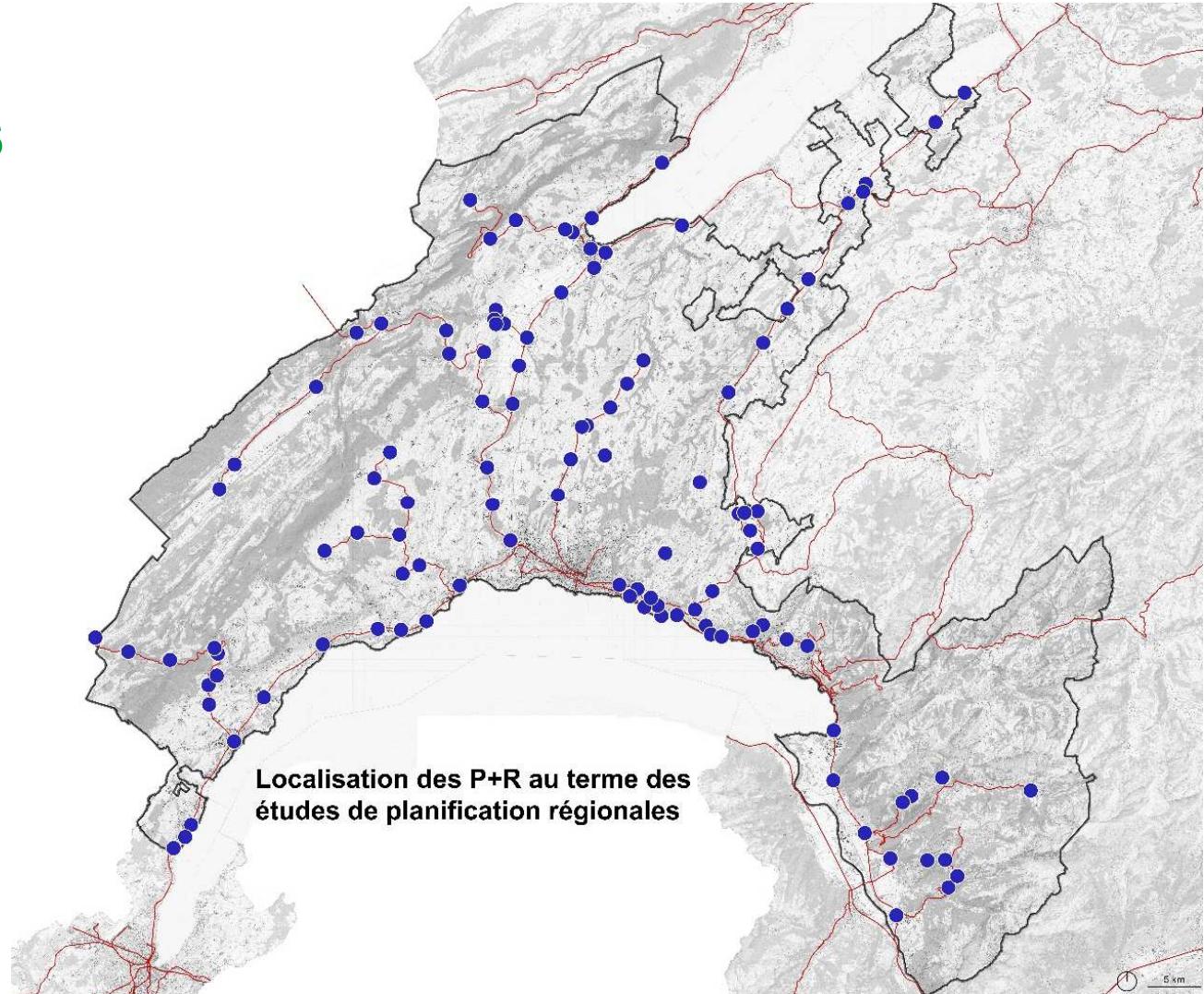
* selon les prises de position DCIRH-DGMR

Places B+R : d'autres sites possibles sur les interfaces reconnues d'intérêt cantonal

Places P+R existantes : sur les interfaces P+R reconnues d'intérêt cantonal

BILAN DU VOLET 1 : PLANIFICATIONS RÉGIONALES DES PARKINGS D'ÉCHANGES

DGMR
EMPD 2 Interfaces de transport de voyageurs

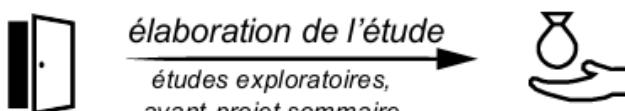


BILAN DU VOLET 2 : AMÉNAGEMENTS DES INTERFACES VAUDOISES (ÉTUDES ET RÉALISATION)

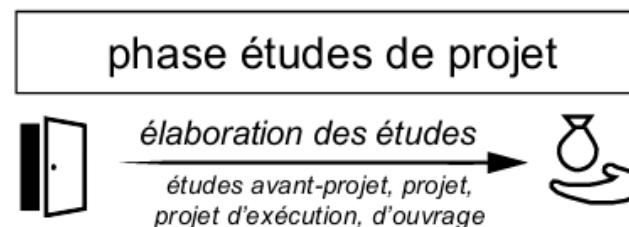


- ▶ Les communes et les entreprises de transport sont les maîtres d'ouvrage et responsables de l'aménagement des interfaces
- ▶ Le Canton les soutient :
 - Techniquement (assistance aux maîtres d'ouvrage pour la conduite des études préliminaires)
 - Financièrement par la subvention des études et la réalisation

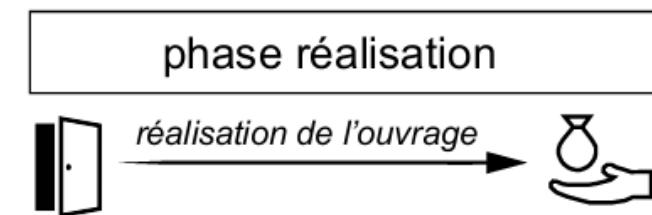
phase études préliminaires



phase études de projet



phase réalisation



BILAN DU VOLET 2 : AMÉNAGEMENTS DES INTERFACES VAUDOISES (ÉTUDES ET RÉALISATION)

Rappel : Interfaces d'intérêt cantonal

- ▶ gare/halte ferroviaire comprenant au moins un arrêt de bus régional,
- ▶ arrêts permettant le transbordement entre deux lignes régionales,
- ▶ gare/halte ferroviaire ou arrêt régional comprenant un P+R pour automobiles et deux-roues motorisés conforme à la stratégie cantonale et prévu par une étude de planification régionale des P+R,
- ▶ gare/halte ferroviaire ou arrêt régional comprenant un parking pour vélos (B+R).

BILAN DU VOLET 2 : AMÉNAGEMENTS DES INTERFACES VAUDOISES (ÉTUDES ET RÉALISATION)

Bilan au 27 mars 2025

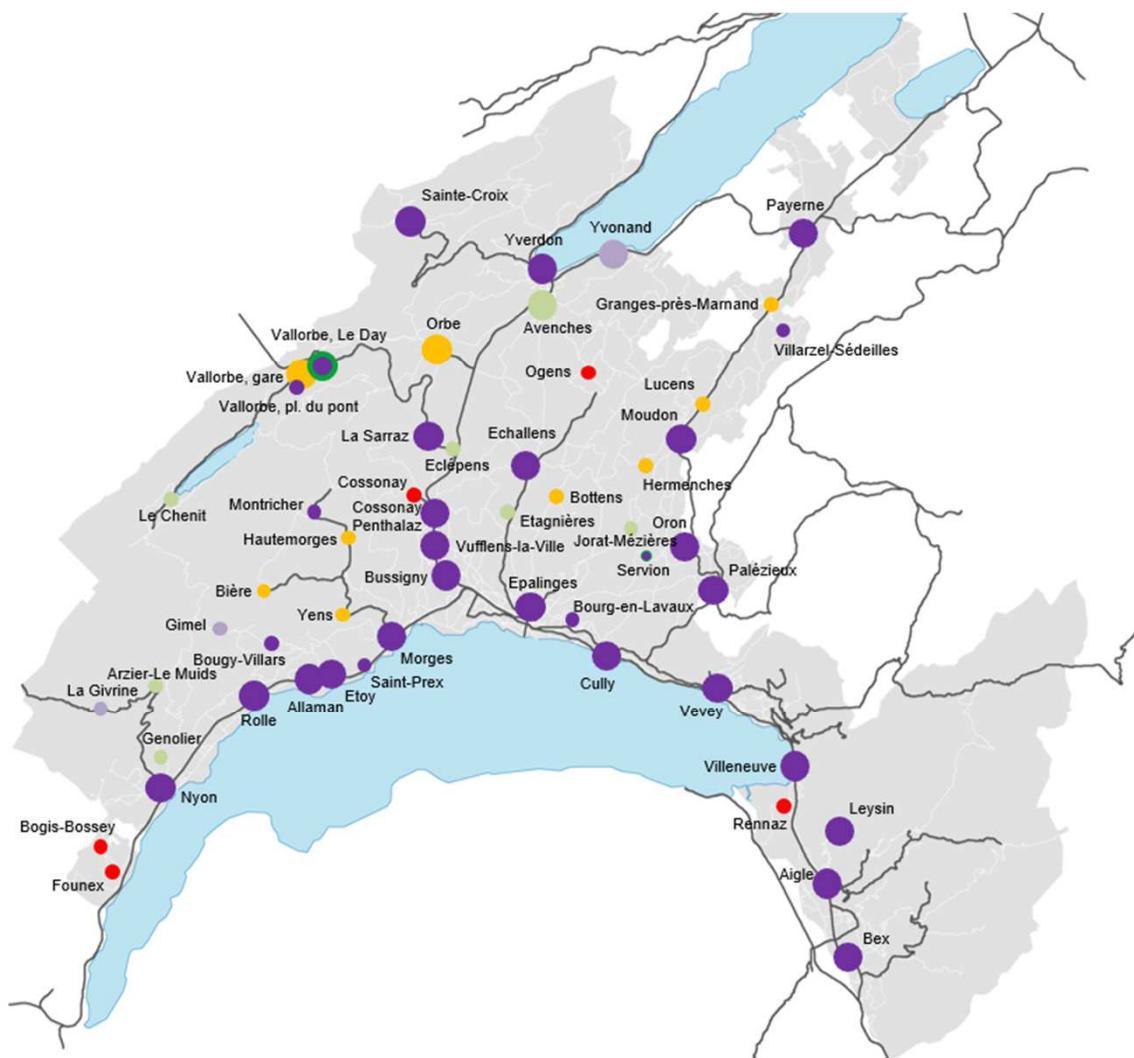
- Interfaces complètes (plateforme bus – P+R – B+R)
- Interfaces simples (uniquement P+R par exemple)

Dans le cadre du 1^{er} décret

- 31 interfaces subventionnées (54 conventions de subventionnement, phases d'études préliminaires, d'études de projet, de réalisation)
- 3 interfaces ayant fait l'objet d'une autorisation de mise en chantier anticipée
- 2 interfaces en service
- 5 interfaces non subventionnées
(demandes ne répondant pas aux critères de la stratégie cantonale : création de parkings, interfaces non reconnues comme d'intérêt cantonal)

En attente du 2^e décret

- 9 interfaces dont l'éligibilité au subventionnement a été confirmé
(réponse positive à la demande de subvention mais réflexions communales complémentaires en cours // ou constitution du dossier pour la convention)
- 7 interfaces ayant fait l'objet de lettres d'intention de subventionnement dans l'attente de l'entrée en vigueur du 2^e crédit-cadre



ÉTAT D'ENGAGEMENT ET DE CONSOMMATION DU 1^{ER} CRÉDIT-CADRE

État au 14 mars 2025

Poste de dépense	Montant accordé (EMPD 123)	Montant engagé (conventions) au 14 juillet 2023*	Montant dépensé (sans décimale) au 14 mars 2025**
Études	1'550'000	2'038'400 (131%)	1'151'500
Projet et réalisations	17'000'000	16'511'600 (97%)	1'316'400
2 ETP (CDD 5 ans)	1'750'000	1'750'000 (100%)	1'208'800
Divers et imprévus	200'000	200'000 (100%)	0
TOTAL	20'500'000	20'500'000 (100%)	3'676'700 (18%)

* 14 juillet 2023 : date de la fin de la période d'engagement du 1^{er} crédit-cadre

** dépense possible jusqu'au 14 juillet 2029

PARTENARIATS AVEC LES CFF ET L'UVTP ACCORD CADRE : CFF – CANTON DE VAUD



Direction générale de la mobilité
et des routes DGMR
Planification
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne



Convention Cadre

Entre

le Canton de Vaud

représenté par le Département des infrastructures et des ressources humaines de l'Etat de Vaud (DIRH)
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne
ci-après « le Canton »

et

les Chemins de fer fédéraux suisses CFF

société anonyme de droit public ayant son siège à Berne
Division Voyageurs
Trüsselstrasse 2
3000 Bern 65
ci-après « les CFF »

ci-après « les parties »

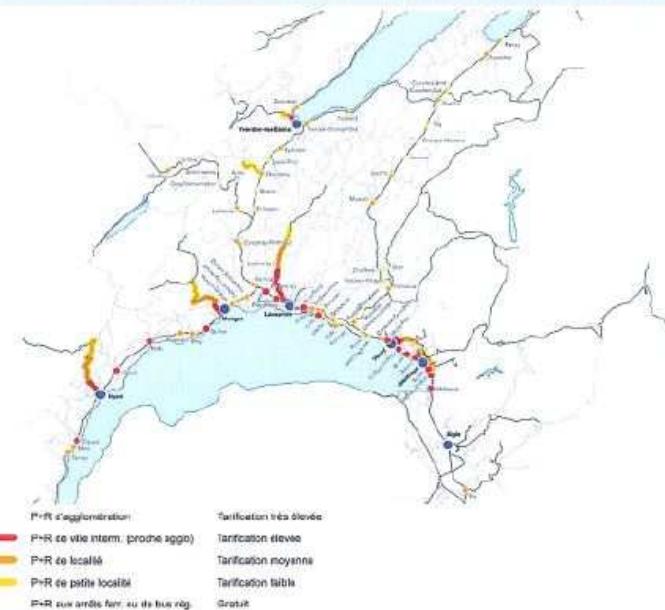
au sujet de:

Les subventions, la gestion et la tarification des P+Rail et B+Rail CFF vaudois

Principes de tarification des P+Rail

Principes de tarification dégressif selon l'éloignement aux grands centres urbains et selon la qualité de la desserte TP

Type de P+R	Exploitants	Tarification	Prix	Part des abonnés
1 P+R agglomération (Grandes lignes)	CFF	très élevée	150.-/mois et 20.-/j	0-25%
2 P+R de ville intermédiaire (proche agglo) (RE)	CFF	élevée	120.-/mois et 11.-/j	70-80%
3 P+R de localité (RER)	CFF et autres ETC	moyenne	80.-/mois et 8.-/j	80-90%
4 P+R de petite localité	CFF et autres ETC	faible ou gratuit	30 à 50.-/mois et 5.-/j	80-90%
5 P+R aux arrêts de bus régionaux	autres ETC	gratuit		80-90%

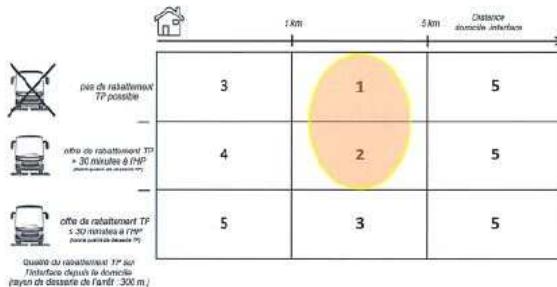


PARTENARIATS AVEC LES CFF ET L'UVTP ACCORD CADRE : CFF – CANTON DE VAUD

- attribuer les abonnements P+Rail selon les diverses catégories d'ayant-droit et selon l'ordre de priorité présenté dans la figure ci-dessous, que ce soit pour tout nouvel abonnement ou tout renouvellement d'abonnement.

La conclusion ou le renouvellement d'abonnement pour des catégories d'ayant-droit non prioritaires est possible tant que des places restent disponibles et que toutes les demandes de nouvel abonnement par des catégories d'ayant-droit prioritaires sont satisfaites.

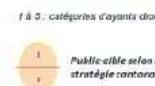
Catégories d'ayant droit pour l'attribution des abonnements P+Rail



Conditions pour obtenir une place P+R :

- a. avoir un abonnement TP
- b. le P+R pour lequel la demande est formulée doit être le P+R du réseau le plus proche de domicile (sinon cat. 5)

(au-delà de 10 km : périmètre d'exclusion)



Les catégories d'ayants droit permettent de créer l'ordre de priorité d'attribution des abonnements P+R.

Les PMR sont classés en catégorie 1.

Chapitre 3 – Engagements commun pour une gestion des P+Rail conforme à la stratégie cantonale des interfaces et pour l'intégration de l'outil P+R ABO à la plateforme NOVA

Art. 3 Distribution des abonnements P+Rail CFF

1. Les CFF gèrent leurs propres P+Rails, sur territoire vaudois (distribution des abonnements) conformément à la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs en vigueur à date de la signature de la présente convention.

Art. 11 Entrée en vigueur et validité

- 1 La présente convention entre en vigueur dès sa signature par toutes les parties. Les dispositions relatives au mode de gestion et à la tarification des P+Rail de la convention (chapitres 2 et 3) n'entrent en vigueur qu'à partir de la mise en service du premier ouvrage P+Rail subventionné par le canton.
- 2 La présente convention est de durée indéterminée.
- 3 La convention est établie en deux exemplaires, dûment datés et signés par les parties pour approbation. Chaque partie en reçoit un.

Ainsi fait et signé en deux exemplaires.

Pour le Canton:

Nuria Gorrite

Conseillère d'Etat, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines

Lieu et date : Lausanne, le ... 7.11.22

Pour l'entreprise de transport:

Chemin de fer fédéraux suisses

Alexander Muhr

Membre de la Direction du Groupe

Responsable Immobilier

Alain Barbe

Directeur régional CFF Ouest

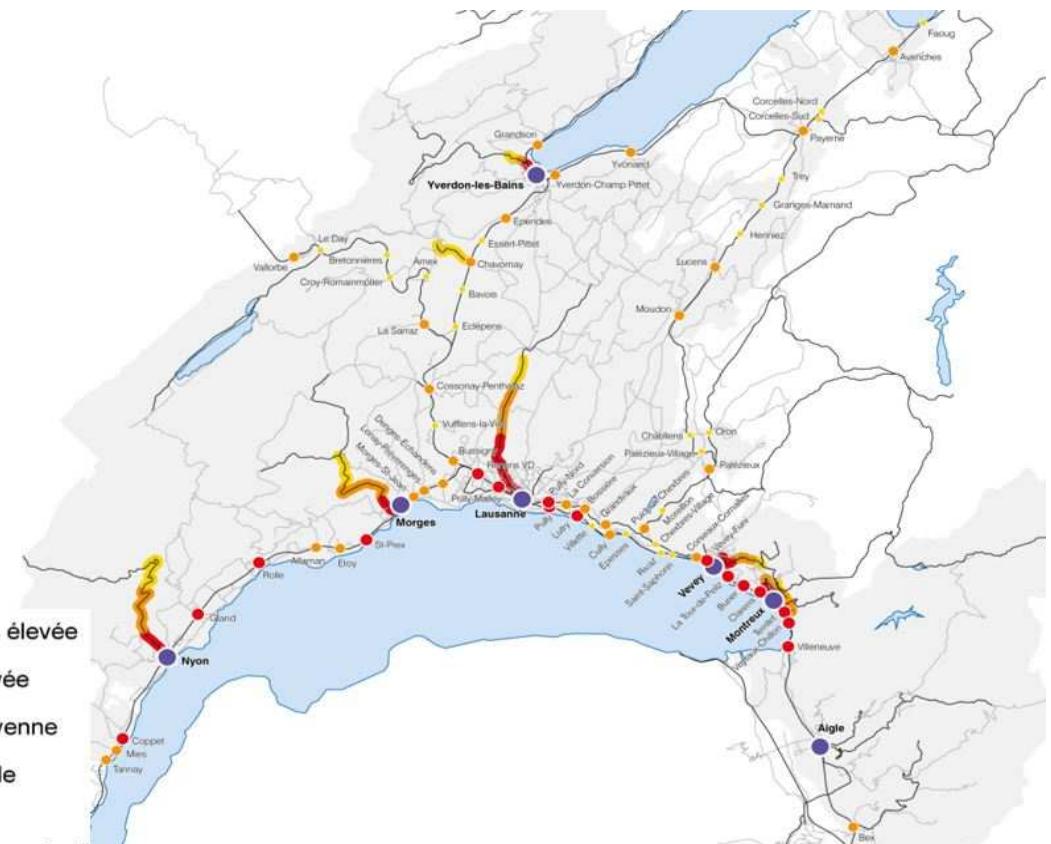
Lieu et date : Lausanne, le ... 31.8.2022

PARTENARIATS AVEC LES CFF ET L'UVTP TARIFICATION DES P+R

Nouvelle tarification des P+R vaudois convenue avec CFF et ETC

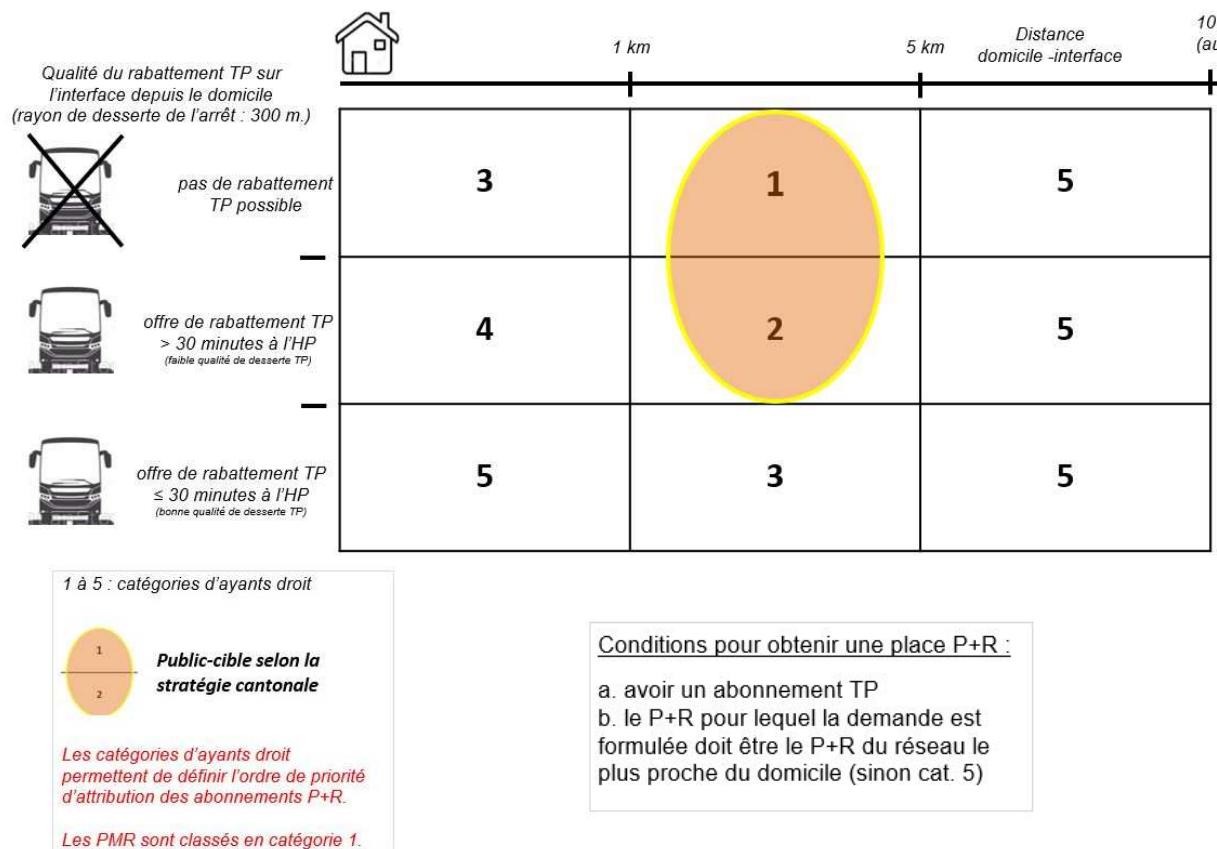
Principe de dégressivité
tarifaire afin d'inciter l'usager
à se rabattre sur le P+R le
plus proche de son domicile

- P+R d'agglomération Tarification très élevée
- - ● P+R de ville interm. (proche agglo) Tarification élevée
- - ○ P+R de localité Tarification moyenne
- - ■ P+R de petite localité Tarification faible
- P+R aux arrêts ferr. ou de bus rég. Gratuit



PARTENARIATS AVEC LES CFF ET L'UVTP MODALITÉS DE GESTION DES P+R

Priorisation lors de l'attribution des abonnements P+R



Objectif : attribuer les abonnements P+R prioritairement aux usagers qui en ont le plus besoin selon les critères de la stratégie cantonale.

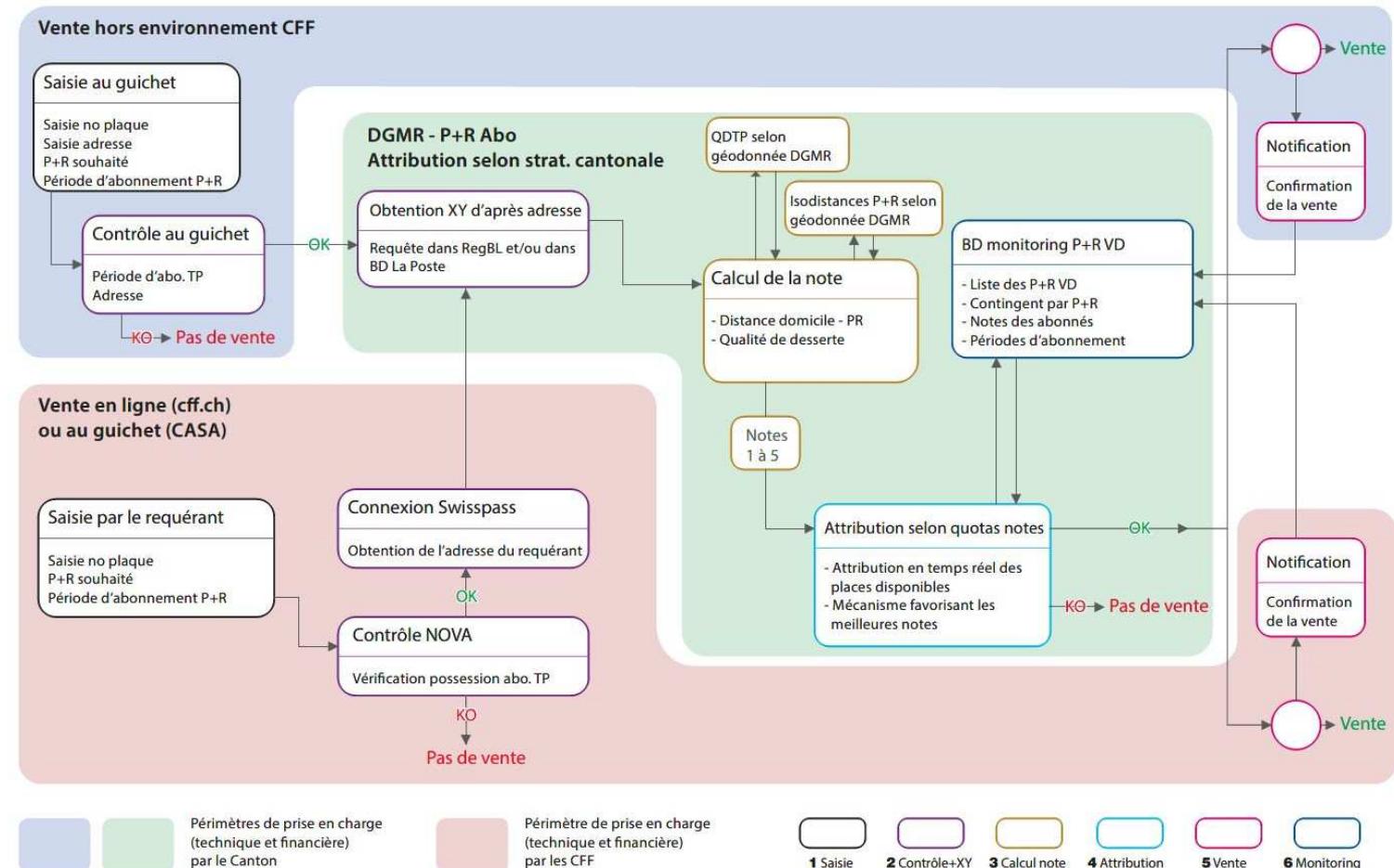
Un outil informatique prévu par l'EMPD en cours de développement, en associant les CFF et ETC

Un mécanisme d'attribution qui :

- permet d'aller progressivement vers les catégories prioritaires
- maximise l'usage du P+R

DÉVELOPPEMENT DU PROGRAMME P+R ABO / DGNSI

- Programme développé par la DGNSI et CFF
- Connecté à la plateforme numérique nationale NOVA
- Mise en service : fin 2025



LES NOUVEAUTÉS PROPOSÉES PAR LE DEUXIÈME CRÉDIT-CADRE

Peu de changement par rapport au premier crédit-cadre, quelques évolutions permettant de soutenir encore plus les communes et entreprises de transport dans le financement des interfaces

- ▶ Parkings d'échange pour les vélos B+R : homogénéisation à **50% du coût des études et de construction** (*auparavant 45%*)
- ▶ Pour le financement des interfaces : possibilité de **cumuler la subvention fédérale et la subvention cantonale «interfaces»** (*auparavant, subvention cantonale calculée sur le solde des investissements non couverts par la subvention fédérale*)

INTERPELLATION KILIAN DUGGAN (22_INT_138)

«P+R, passons la deuxième»

- ▶ Ambition du Conseil d'État de développer l'offre P+R et B+R conformément aux planifications régionales réalisées entre 2019 et 2024
- ▶ + 1'400 places P+R et + 9'000 places B+R sur l'ensemble du Canton
- ▶ Rééquilibrer l'offre en stationnement P+R, au sein des districts, le plus en amont possible des déplacements des pendulaires
- ▶ Les maîtres d'ouvrage des P+R et B+R restent les communes territoriales et/ou les ETC (l'ouvrage étant souvent sur leur propriété)

INTERPELLATION ALBERTO MOCCHI (22_INT_167)

«*Mettre la gare de Cossigny-Penthalaz sur les rails du transfert modal*»

- ▶ L'interface de Cossigny-Penthalaz est identifiée comme d'intérêt cantonal
- ▶ Le Conseil d'État est conscient de la complexité des projets d'interfaces et des problèmes de financement que peuvent rencontrer les communes
- ▶ Rôle proactif du Canton qui poursuit son engagement avec un 2^e crédit-cadre pour soutenir techniquement (études préliminaires) et financièrement les maîtres d'ouvrage et pour proposer des montages financiers soutenant encore plus les communes (cumul des subventions fédérales et cantonales)

MERCI DE VOTRE ATTENTION

DGMR – Direction générale
de la mobilité et des routes
Place de la Riponne 10 – 1014 Lausanne
T +41 21 316 71 10
www.vd.ch/dgmr
info.dgmr@vd.ch